

Movilidad sostenible en Andalucía.  
Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta.  
TOMO II. Etnografía de la bicicleta en CÁDIZ.







## Etnografía de la bicicleta en CÁDIZ.

Isabel Martín Sánchez y Mario Jordi Sánchez.



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía  
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



Unión Europea

Fondo Europeo  
de Desarrollo Regional



Movilidad Sostenible en Andalucía.  
Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta.  
G-GI3001/IDIX.

Universidad Pablo de Olavide.

ISBN: 978-84-608-2617-0

Coordinación:

Macarena Hernández

Equipo de investigación:

Francisco Aix,

Luis Berraquero-Díaz,

Alberto del Campo,

Agustín Coca,

Cristina Gálvez,

Macarena Hernández,

Elena Huerta,

Mario Jordi,

Pedro Malpica,

Isabel Martín,

Esperanza Moreno,

Victoria Quintero,

Ángel del Río,

Nicolás Sguiglia.

Diseño gráfico y maquetación:

Esperanza Moreno Cruz

Sevilla, 30 de Junio de 2015.

## ***Agradecimientos***

Este trabajo forma parte de los resultados que se han generado en el marco del proyecto CICLA “Movilidad Sostenible en Andalucía: prácticas y discursos en el uso de la bicicleta” financiado por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, en el cual hemos venido a confluír investigadores/as provenientes de distintos campos de conocimiento como la Antropología, la Sociología, la Arquitectura, las Ciencias Ambientales, las Humanidades y la Filosofía. Esto ha hecho posible la creación de un equipo de trabajo multidisciplinar que se ha acercado, con distintas miradas y herramientas analíticas, a una realidad en movimiento como es el uso de la bicicleta en nuestras ciudades.

La etnografía que se muestra a continuación es el resultado de un año y medio de trabajo de campo en el entorno de la Bahía de Cádiz. A lo largo de este tiempo hemos entrado en contacto con distintos agentes sociales; ciclistas, viandantes, usuarios/as del transporte público, colectivos sociales, empresarios/as del mundo de la bicicleta, políticos/as, personal técnico y un largo etcétera de personas que nos han cedido su tiempo, su ilusión y trabajo. Es imposible hacer una mención particular a cada una de las personas que habéis contribuido, de una manera u otra, a la elaboración de este trabajo. No obstante, sirvan estas líneas para agradecer las entrevistas concedidas grabadora en mano, las charlas espontáneas surgidas en multitud de situaciones y contextos y cómo no, en los pedaleos compartidos en la Bahía, vuestra Bahía. Gracias por la paciencia y disponibilidad que nos habéis regalado, pues este trabajo no podría existir hoy sin vosotros/as, por ello es en buena parte también vuestro.



# Índice de Capítulos

<b>1. Introducción.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Contextualización.....</b>	<b>9</b>
2.1. Configuración y expansión del área metropolitana.....	9
2.2. Datos geoespaciales y climáticos.....	10
2.3. Caracterización sociodemográfica del área metropolitana.....	11
2.4. Caracterización socioeconómica del área metropolitana.....	12
2.5. Características de la movilidad en este entorno metropolitano.....	15
2.6. Algunos apuntes históricos sobre el uso de la bicicleta en la Bahía de Cádiz.....	24
<b>3. La presencia de la bicicleta en la Bahía de Cádiz.....</b>	<b>29</b>
3.1. Valoraciones sobre el estado del viario y las infraestructuras ciclistas entre los municipios de la Bahía.....	34
3.2. Valoraciones sobre el estado viario y las infraestructuras ciclistas en los municipios de la Bahía.....	39
3.3. Y ahora ¿qué hago con mi bici?.....	51
3.4. El problema del robo de bicicletas.....	53
<b>4. Economías de la bicicleta.....</b>	<b>55</b>
4.1. La potencialidad del cicloturismo en la zona de la Bahía.....	60
<b>5. Conclusiones y propuestas.....</b>	<b>63</b>
5.1. Conclusiones.....	63
5.2. Propuestas.....	66
<b>6. Bibliografía.....</b>	<b>69</b>





## 1. Introducción.

Para estudiar un entorno tan complejo y diverso como es la Bahía de Cádiz tuvimos que elegir un enfoque que nos facilitara integrar las distintas realidades y dinámicas vinculadas con la movilidad de cada uno de sus municipios y que al mismo tiempo nos permitiese mantener esa mirada macro sin la que no pueden entenderse la realidad de esta población que habita y construye un territorio tan peculiar como disperso<sup>1</sup>. Nuestra mirada antropológica y por ende, las herramientas metodológicas empleadas, han hecho que en este acercamiento a la realidad ciclista de la Bahía, hayan tenido una posición central los discursos y las experiencias de la población que en ella vive y que construye este territorio.

En este sentido, nos ha sido bastante útil un enfoque que, sin ser novedoso, sigue teniendo hoy día un carácter más propositivo que efectivo para sus habitantes y que nos ha resultado bastante útil para analizar, de forma general, el actual modelo de movilidad de este entorno metropolitano y, en particular, el uso de la bicicleta que en él se hace. Nos referimos al modelo de *Ciudad Bahía* sobre el que han trabajado autores como Ruíz Ballesteros (2003). En realidad es un enfoque similar a los escenarios propuestos en los distintos estudios de movilidad que hemos venido consultando (CMTBC, PMUS, PGOU, etc.). Ninguno de estos estudios y planes parece negar -al menos sobre el papel- la necesidad de articular una red de transporte que dé soporte al conjunto de la población, que facilite el acceso y los desplazamientos entre los distintos municipios de la Bahía así como la urgencia de llevar a cabo propuestas y acciones que apuesten por otras formas de transporte alternativo, encaminadas hacia una movilidad sostenible y que tratan de restarle fuerza al eje principal del modelo de movilidad imperante, el vehículo privado motorizado. Pero la Ciudad Bahía de la que hablamos es más profunda y se extiende hacia aspectos que van mucho más allá de los análisis y propuestas sobre infraestructuras relacionadas con las distintas formas de desplazamiento presentes y futuras.

La propuesta de Ciudad Bahía en los términos en los que habla Ruíz Ballesteros (ibídem.) encaja perfectamente en el enfoque metodológico que decidimos adoptar para el análisis de nuestro estudio de caso pues en ella se apela a una concepción de la ciudad como un ente que integra y separa al mismo tiempo.

<sup>1</sup> De hecho hemos tenido no pocos conflictos a la hora de ubicar y categorizar los discursos de los distintos agentes sociales entrevistados, pues los desplazamientos de muchos de ellos se producen en el conjunto del entorno de la Bahía. Es por ello que, en ocasiones, a la hora de referenciar las citas de algunas de las personas entrevistadas nos encontraremos con la categorización genérica "entorno de la bahía" ante la imposibilidad de ubicar sus dinámicas de desplazamiento en torno a un único municipio.

Es decir, la Ciudad Bahía sería un área metropolitana en la que cada una de las ciudades que la conforman mantendría una identidad propia, sin que esto fuese en detrimento de la unidad interna del conjunto. Se trataría pues de una configuración metropolitana en la que, estando presentes las identidades y particularidades de las distintas ciudades, sus habitantes se beneficiasen en su día a día de una mejora en lo referente al acceso a servicios, transportes, a una oferta cultural y de ocio, oportunidades de empleo, etc.

Durante nuestra etapa de trabajo de campo nos planteamos las siguientes reflexiones ¿Cuál es la estructura real del área metropolitana de la Bahía? ¿Podemos hablar –en los términos anteriores– de la existencia de una Ciudad Bahía o más bien estamos ante una delimitación territorial que se plasma más en el discurso institucional que en las realidades materiales y simbólicas de sus habitantes? Y, centrándonos en los objetivos de nuestra investigación, entre otras cuestiones, nos preguntamos ¿Tienen acceso las personas que habitan en estos municipios a las distintas formas de transporte y movilidad? ¿Qué desequilibrios existen a este respecto? ¿Cuáles son los usos más comunes y por qué? ¿Cómo se integra el uso de la bicicleta en ellos?



## 2. Contextualización.

*“Se trata de un espacio marítimo-terrestre donde lo marítimo tiene un especial protagonismo. El agua une y a la vez separa, pero sobre todo mantiene las cosas en su sitio. Entender el funcionamiento de este sistema (natural, urbano, social) requiere tener presente esta peculiaridad.” (Parias Durán y Luna del Barco, 2002:71)*

Una aproximación al entorno de la Bahía de Cádiz como sistema urbano precisa de un acercamiento previo a su geografía, pues sus particularidades han influido históricamente, y aún hoy lo siguen haciendo, en las diferentes formas de uso del espacio, en el modelo de ciudad imperante y en la movilidad del conjunto del sistema (Parias Durán y Luna del Barco 2002). A continuación vamos a detenernos brevemente en la caracterización a nivel físico, social y ecológico de este entorno centrándonos para ello en aspectos como su configuración y procesos de expansión, sus características climáticas y geológicas y la configuración socio-demográfica y económica de su población, para terminar haciendo un análisis de sus principales dinámicas de movilidad.

### 2.1. Configuración y expansión del área metropolitana.

Tal y como se recoge en el Atlas de la vivienda del Ministerio de Fomento (2013), un área metropolitana es un área geográfica urbanizada en la que existe un elevado grado de interacción entre sus diversos núcleos urbanos en términos de desplazamientos, relaciones cotidianas, actividad económica, etc. (OMM 2011). Y en términos administrativos la Bahía de Cádiz lo es, otra cuestión como iremos viendo, es cómo se materializa este planteamiento en la realidad de la población de la Bahía.

Según el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía la zona de la Bahía de Cádiz es considerada, dadas sus potencialidades de desarrollo de integración económica y funcionalidad, un centro regional y en ella están incluidos los municipios de Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando. No obstante, y por motivos que se explicarán más adelante, nosotros hemos decidido no ceñirnos a criterios meramente administrativos y hemos incluido los municipios de Sanlúcar de Barrameda y Rota en nuestro ámbito de estudio.

Nuestra área de trabajo está por tanto compuesta por municipios pertenecientes a varias unidades territoriales, como son la Costa Noroeste de Cádiz, la Bahía de Cádiz y la Campiña de Jerez, aunque hemos centrando nuestro análisis en la ciudad de Cádiz y su área metropolitana, pues es en esta donde ubicamos nuestra

área de estudio etnográfico intensivo. Podríamos haber realizado nuestro trabajo ciñendonos exclusivamente al municipio de Cádiz, dado sus carácter de centro funcional, administrativo y de trabajo, o haber elegido un análisis comparativo entre éste y otro municipio de interior para ver el contraste entre ambos, pero esto habría supuesto darle la espalda a una realidad, la de la movilidad, que es mucho más compleja y dinámica.

Para entender el origen y el desarrollo que ha tenido este sistema polinuclear de ciudades debemos atender a dos aspectos principales, la fuerte tradición portuaria de este entorno y las características geofísicas del mismo (Fernández Reina 2001; Parias Durán y Luna del Barco 2002). El entorno metropolitano de la Bahía de Cádiz es un área conurbada que se integra en un territorio fuertemente antropizado, caracterizado por un paisaje litoral bajo, poblado por marismas, puertos, playas, territorios agrícolas y asentamientos urbanos. Un territorio que se ha visto albergado por los asentamientos de las civilizaciones urbanas occidentales más antiguas, de hace más de 3.000 años, y que ha ocupado históricamente, y aún en el presente, una posición estratégica como punto de salida al Atlántico en su conexión con el Valle del Guadalquivir (Fernández Reina 2001; Parias Durán y Luna del Barco 2002). Se trata de la aglomeración urbana más importante del litoral sur-atlántico peninsular, con presencia de una elevada concentración de municipios que superan los 50.000 habitantes, la más alta de Andalucía, junto a otros que rebasan ampliamente la barrera de los 25.000, como los casos de Puerto Real y Rota. La singularidad de este patrón de asentamiento poblacional, con un 16 % de ratio de concentración de la población (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente 2013) ha de ser tenida en cuenta a la hora de analizar y gestionar la movilidad de sus habitantes, pues presenta una importante proporción de núcleos medianos en continuo crecimiento demográfico que contrasta con el estancamiento demográfico e incluso ligera disminución de la capital, disminución ésta que se produce en las últimas décadas del siglo XX, debido fundamentalmente a las limitaciones de suelo. Esta dispersión - tanto en la estructura, en la morfología como en la población de esta área metropolitana - sumada a la falta de un servicio público de transportes de calidad que ofrezca suficiente cobertura a los distintos municipios que la integran, hacen que exista una fuerte dependencia del vehículo privado motorizado en los desplazamientos interurbanos.

Siguiendo la perspectiva de una Ciudad Bahía estamos convencidos de que, con respecto a los distintos usos y prácticas de la bicicleta presentes -y potencia-

les– en el ámbito metropolitano, no debemos intentar buscar la homogeneidad en nuestro análisis sino que tenemos que acercarnos de una forma directa a las distintas realidades y particularidades que presenta cada municipio y tomar esto como una oportunidad para proponer acciones destinadas a favorecer la movilidad ciclista a escala urbana e interurbana. La mayoría de los desplazamientos que se realizan en bicicleta a diario en este entorno metropolitano, alcanzando cifras del 62 % (EDM 2005), responden a los mal llamados “desplazamientos obligados”<sup>2</sup>.

## 2.2. Datos geoespaciales y climáticos.

Las características geomorfológicas y climáticas de la Bahía, un territorio al borde del mar, con una topografía bastante llana (exceptuando algunas suaves elevaciones al sur del municipio de Chiclana) y con escasez de precipitaciones ofrece un marco idóneo para el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, con la bicicleta como uno de sus principales ejes vertebradores. Madoz, en su diccionario geográfico escribía, en particular, sobre la ciudad de Cádiz:

*“Es una de las ciudades, mejor dicho, es la ciudad más linda de Andalucía, ya por la benignidad de su temperatura, pues rara vez el termómetro baja de 6 grados sobre cero, ni sube de 22 [...] En ella es la primavera deliciosa; la vegetación robusta, y tan temprana, que en 21 de febrero se observa la atmósfera tan templada y el campo tan bello, como en otras partes de España en fines del mes de marzo. El serrano es muy agradable, porque las brisas que vienen de Poniente refrescan de tal modo el aire, que, cuando reinan mucho tiempo, se siente cierto fresco que algunas veces estraña (sic.). El otoño casi siempre es templado y suave; ni el sol incómoda demasiado, ni los vientos soplan con escesiva (sic.) fuerza. El invierno, que en otras provincias, se presenta con torvo ceño, en Cádiz se manifiesta con el risueño semblante de la primavera: solo los meses de diciembre y enero en que suele soplar el vientecillo. N., es cuando se conoce la existencia del invierno. Todos los vientos la visitan con más o menos frecuencia, según las estaciones, y gozaría quizá del temperamento más suave y delicioso, si en algunos años el Levante no reinase con tanta fuerza y por largo tiempo, molestando en verano con el calor y el polvo, y convirtiéndose en huracán en el invierno” (Madoz 1845-50: 107).*

La Bahía de Cádiz se localiza entre la desembocadura del río Guadalete y el estrecho de Gibraltar, cuenta con 591,90 Km<sup>2</sup> de extensión. Su paisaje configura una

estructura en arco que puede dividirse en dos subzonas: la más abierta al mar, que incluye a los núcleos de Puerto de Santa María, Cádiz y Rota, y una parte cerrada por el istmo que une a Cádiz, en la que se ubican Puerto Real, San Fernando y en parte Chiclana. Se trata de un territorio conectado por amplias zonas de marismas, salinas y lagunas saladas que configuran un espacio complejo y rico a la vez, y que alberga, además de la inclusión de toda la Bahía a escala europea en la Red Natura 2000, las siguientes figuras de protección natural:

- El parque natural Bahía de Cádiz.
- Las reservas naturales del Complejo Endorreico del Puerto de Santa María y la de la Laguna de la Paja.
- Los parajes naturales Marismas de Sancti Petri e Isla del Trocadero.
- El monumento natural de la Punta del Boquerón.

Las características geomorfológicas y climáticas de Cádiz y su área metropolitana son cuanto menos, singulares, y requieren de una especial atención a la hora de planificar cualquier tipo de intervención en todo aquello que tiene que ver con su gestión territorial. Y es por ello que consideramos que han de ser tenidas en cuenta a la hora de diseñar e implantar los planes y actuaciones orientados al fomento del uso en bicicleta en la zona, no sólo entendido como un elemento para la movilidad inter e intra urbana sino que también, dadas las elevadas cualidades paisajísticas de este enclave la bicicleta se presenta aquí como una herramienta con importantes potencialidades para su uso recreativo, de ocio y cicloturístico. Hecho, este último, que supone una oportunidad para el crecimiento de la economía local.

La ciudad de Cádiz, en el centro del arco que forma la Bahía, presenta una serie de singularidades geomorfológicas<sup>3</sup>. La península sobre la que se asienta está ligada al continente de forma indirecta a través de una porción de tierra separada, la Isla de León. Esta isla de carácter bicéfalo –pues aloja a Cádiz y a San Fernando– y que se ubica en un extremo de la bahía, está separada de la península ibérica por el caño de Sancti Petri y muestra una tendencia geofísica a desplazarse hacia el otro extremo –donde se encuentra la localidad de Rota–. El carácter itinerante de la isla es un fenómeno bastante estudiado en otros lugares del mundo que presentan características similares, como el cabo May en el Estado de Pensylvania o el cabo Charles en el Estado de Virginia –ambos pertenecientes a América del Norte–.

<sup>3</sup> Para un mayor desarrollo de esta cuestión puede consultarse: Foncubierta (2010).

<sup>2</sup> Consideramos que esta terminología, la de viajes obligados y no obligados, no se ajusta a la realidad de la movilidad cotidiana pues con ella se invisibilizan otros tipos de desplazamientos, en los cuales las fronteras entre el ocio y el trabajo, la obligatoriedad o no obligatoriedad son bastante difusas. Pueden aquí citarse, por ejemplo, los realizados en su mayor parte por mujeres, relacionados con los trabajos de cuidado, reproducción y mantenimiento del grupo doméstico tal y como las compras, los acompañamientos al médico y/o las distintas actividades extraescolares de los niños y las niñas, etc. (Castilla Guerra, Millán de la Cruz Rincón, Moreno Piquero, Ortega Delgado, Román Rivas y Vega Pindado, 2011).

En la época romana se construyó una fortaleza en la desembocadura del caño de Sancti Petri, localizada en un pequeño islote que hoy es conocido como el Castillo de Sancti Petri. La ciudad estaba unida a dicho islote por una calzada romana que hoy día está sumergida, de hecho, no fue hasta los años 70 cuando se descubriría su existencia. Su trazado discurría hasta la playa de la Caleta, entonces una fortaleza. Este hallazgo pondría de manifiesto el proceso de erosión de la costa oeste de la Bahía, en parte debido a la utilización de la piedra ostionera como material de construcción para el acueducto, las murallas de los siglos XVII y XVIII y los palacetes antiguos, entre otras muchas edificaciones. En la actualidad su uso está prohibido. Al observar los mapas de Cádiz de esta época se puede comprobar el deterioro de dicha costa oeste, y la pérdida de arena que ha dejado a la vista la hilera de escollos que antes quedaba cubierta. Este hecho ha influido en la planificación urbanística de la ciudad, pues las zonas destinadas al crecimiento de la misma están orientadas hacia el interior de la Bahía.

La proximidad con respecto al mar de las distintas localidades que forman parte de éste ámbito territorial favorece el equilibrio de las temperaturas, siendo suaves y regulares. Hablamos de una temperatura media anual de 17,5 °C y de una amplitud térmica de 12 °C. Las lluvias se suelen concentrar en torno a los meses de octubre a marzo, siendo la época de predominio de vientos de poniente – normalmente noviembre– cuando se registran los mayores valores de precipitación. Podemos decir que esta área climática presenta características de los climas mediterráneo y atlántico meridional europeo. El viento es un elemento relevante en las vidas cotidianas de los habitantes de la Bahía, predominando los vientos de componente este- sureste y oeste- noroeste. Los vientos de sureste –o de levante– se producen sobre todo en verano, y su carácter seco contrasta con la humedad que portan los vientos del oeste –o de poniente– de origen marítimo, que dañan las infraestructuras, los edificios y el mobiliario urbano en general, y además son los que producen precipitaciones. En ambos casos, cuando presentan rachas moderadas o fuertes, afectan al transporte marítimo o terrestre. En cuanto a su exposición solar, la Bahía es un territorio con una media elevada de horas de sol, esto se debe a su baja latitud y al alto número de días despejados, alcanzando una media de más de 3.200 horas de sol al año, con una media de 9 horas de sol al día.

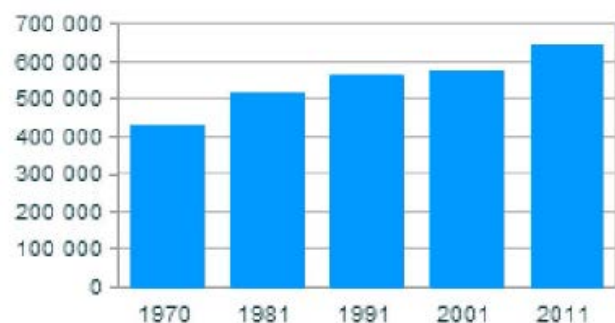
Entre los principales impedimentos o elementos externos que bloquean el uso de la bicicleta se encuentran, entre otros que iremos analizando y desgranando más adelante, los factores climatológicos, las distancias entre los lugares de origen y destino o la presencia de pendientes en los trayectos, los cuales, como vemos en esta breve descripción del entorno, se presentan con una intensidad

baja o moderada. La fuerte presencia de motocicletas y ciclomotores, un medio de transporte en el que el cuerpo va totalmente expuesto, en estos municipios nos indican varias cosas a favor de la futura consolidación de la bicicleta como medio de transporte. La situación de privilegio del vehículo privado motorizado, como símbolo de estatus social y de progreso, se ha asentado en los últimos tiempos. En la actualidad, la pérdida de capacidad adquisitiva de la población en el momento de crisis económica (y sistémica) en el que nos encontramos, los procesos de resignificación de la bicicleta y la mayor presencia de las mismas en las ciudades parecen estar calando en las formas de movilidad de las generaciones más jóvenes. Por ello nos preguntamos ¿Cambiarían los usuarios y usuarias de las motocicletas y ciclomotores sus vehículos a motor por las bicicletas con una infraestructura ciclista que se adecuase a las necesidades de los y las ciclistas si se les ofreciera mejores condiciones de seguridad?

*“La crisis aquí ha hecho mucho..., aquí era una ciudad que se movía en moto, se sigue moviendo pero no tanto. Y la venta (de bicicletas) de segunda mano, antes era para los estudiantes Erasmus y ahora es para el gaditano, (que) va buscando la de segunda mano. Yo cuando empecé, incluso los chavales que me ayudaban allí, por que esto es algo que también atrae a los niños. Yo les preguntaba: ‘¿Y la bici para el cole?’... ‘No, yo una moto’... Y te miraban todos así medio raro, y ahora no, ahora van todos con la bici”. (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

## 2.3. Caracterización sociodemográfica del área metropolitana.

Según los datos del último censo, la provincia de Cádiz cuenta con 1.244.732 habitantes de los que casi un 70 % viven en municipios de más de 50.000 habitantes (SIMA 2011), éste es un dato que debemos tener en cuenta a la hora de abordar tanto los modelos de movilidad, desarrollo y gestión, como las herramientas necesarias para llevarlos a cabo. Como anticipamos, en las últimas décadas la ciudad de Cádiz está perdiendo población en contraposición al crecimiento de su área metropolitana. Como puede observarse en el siguiente gráfico:



Evolución de la población del Área Urbana de la Bahía de Cádiz 1970-2011. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas (Ministerio de Fomento, 2013)



Mapa población Áreas Urbanas de Andalucía. Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas (Ministerio de Fomento, 2013)

Si nos atenemos a la evolución de los últimos años, a pesar de ser Cádiz la localidad que, después de Jerez, acoge a un mayor número de habitantes, su dinámica poblacional muestra un carácter descendente, sufriendo una pérdida del 4,34 % en la densidad de sus habitantes por Km<sup>2</sup> en el periodo 2006-2011, en contraposición al crecimiento experimentado por el resto de municipios que integran la Bahía, que para este mismo periodo creció un 6,18 %. En cuanto al crecimiento

demográfico del área metropolitana, es plenamente vigente aquí el argumento de pérdida poblacional en los pequeños municipios de montaña y del interior de Andalucía, dependientes de una agricultura tradicional en declive que no ha sido suficientemente reemplazada por otras iniciativas productivas, en favor de zonas costeras y metropolitanas de mayor dinamismo en términos comparativos, como es el caso de la Bahía de Cádiz.

Pese a los efectos del éxodo rural, la provincia de Cádiz sigue presentando la más alta descentralización demográfica de Andalucía, a lo que se añade el hecho de que en su capital se concentre sólo el 10% de la población de la provincia. Ello favorece también la conformación de una compleja área demográfica como la Bahía de Cádiz, que es una de las aglomeraciones urbanas principales de Andalucía. Siendo la tercera en importancia en el contexto andaluz, esta área metropolitana contaba en 2011 con 740.349 habitantes repartidos en los ocho municipios que la conforman, distribuidos de la siguiente manera:

Territorio	Hombres	Mujeres	Ambos sexos
Cádiz (capital)	58.233	64.757	122.990
Chiclana de la Frontera	41.475	40.737	82.212
Jerez de la Frontera	103.676	107.994	211.670
Puerto de Santa María (El)	43.896	45.246	89.142
Puerto Real	20.951	20.586	41.537
Rota	14.547	14.589	29.136
San Fernando	47.425	48.936	96.361
Sanlúcar de Barrameda	33.569	33.732	67.301

Tabla de población de la Bahía de Cádiz y Jerez. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SIMA (2011)

## 2.4. Caracterización socioeconómica del área metropolitana.

Esta área metropolitana constituye uno de los principales puntos de localización de la actividad industrial de la Comunidad Andaluza. No obstante, no se trata de un área homogénea en cuanto a su urbanización y actividad económica sino que más bien es una conurbación polinuclear bastante diversa que, históricamente, ha presentado importantes desarticulaciones funcionales y estructurales entre los distintos núcleos urbanos que la componen. La conformación de una



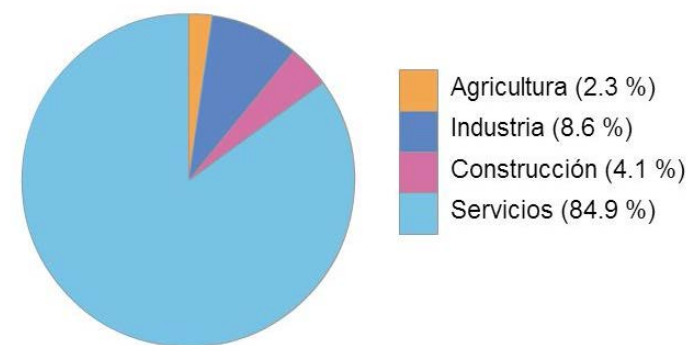
red metropolitana de ámbito superior a la demarcación tradicional y administrativa está favoreciendo la potenciación de la complementariedad entre dichos núcleos. Se trata pues de una nueva situación socioeconómica en formación y construcción. De hecho, la mayoría de los desplazamientos interurbanos son por motivos de trabajo. La evolución de estos desplazamientos en los últimos años ha seguido una lógica creciente, por lo que a efectos de la promoción de una movilidad sostenible es importante incidir en actuaciones que favorezcan los desplazamientos intermodales a esta escala.

Para entender el proceso de evolución socioeconómica de la Bahía de Cádiz debemos atender a la especial significación que en este territorio ha tenido la actividad portuaria, ya que tanto su posición atlántica como la conexión que tiene con el interior peninsular a través del Valle del Guadalquivir le han aportado una situación estratégica con respecto al flujo marítimo (Fernández Reina, 2001; Parias Durán y Luna del Barco, 2002). La caracterización socioeconómica de la Bahía no ha experimentado un proceso uniforme, presentando municipios con una potente actividad industrial –vinculada mayoritariamente al sector naval, de automoción y aeronáutico– y otros relacionados fuertemente con las actividades agrícolas y ligadas al sector vitivinícola y sus derivados, sin olvidarnos de la importancia de las actividades pesqueras y turísticas, pertenecientes en general al sector servicios.

La provincia de Cádiz es uno de los primeros territorios del conjunto del Estado que presentan un desarrollo industrial, desde el s. XVIII hasta nuestros días se han producido en esta zona renovados procesos de industrialización. Este temprano desarrollo industrial en parte se debe a su consolidación como metrópolis en los flujos comerciales con las Indias, así como a su ubicación estratégica para la defensa del conjunto del contexto peninsular. Durante el s. XVIII en Cádiz se destaca la fábrica de tabacos y el arsenal de la Carraca, en un momento en el que tanto el puerto de Cádiz como el de Sevilla pasan a ser los focos principales para el intercambio colonial. Ya en el s. XIX, Jerez se convertiría en una de las principales zonas vitivinícolas a escala nacional, hecho que favoreció el desarrollo de la industria ligada a este sector en la zona.

El siglo XX es un período destacado dada la proliferación de industrias relacionadas con las actividades portuarias, navales y militares, como ya hemos comentado anteriormente. Hecho que favoreció el establecimiento de grandes industrias manufactureras que dieron lugar a un tejido industrial y comercial que se mantuvo hasta la segunda mitad del siglo pasado. Este desarrollo industrial se vería truncado con la crisis que sufrió el sector de las grandes industrias en los 80 del citado siglo, lo que provocó la desarticulación de gran parte del tejido socioe-

conómico de este territorio, ya que la mayoría de las industrias que se habían venido instalando en la zona estaban vagamente integradas en la economía local, a consecuencia de los procesos de deslocalización productiva inherentes al proceso de globalización. Situación de la que hoy día aún no se ha recuperado. En la memoria de los pobladores de la Bahía quedan unos tiempos de continuas manifestaciones y huelgas, como las que tuvieron lugar en la zona entre 1983 y 1984, en las que se involucraron amplios sectores de la población. Además de afectar a los miles de trabajadores directos del sector naval, la reconversión implantada por el gobierno central, tuvo un efecto expansivo en muchos otros sectores y actores económicos, dañando claramente a toda la economía de la Bahía. Las movilizaciones consiguientes dejaron en estas tierras una profunda huella, especialmente en Cádiz, San Fernando y Puerto Real. (Florido, Gutiérrez y Roca 2009:59)



Distribución de los trabajadores del área urbana de la Bahía de Cádiz según rama de actividad.  
Fuente: Atlas Digital de las áreas Urbanas (Ministerio de Fomento, 2013).

La industria de la automoción no se ha visto ajena a este proceso de desmantelamiento en Puerto Real, y las actividades pesqueras afrontan el reto de la presencia de caladeros cada vez más sobreexplotados o de pugnas geopolíticas sobre los recursos pesqueros con otros países, fundamentalmente Marruecos. Por otra parte, en la actualidad, el puerto de Cádiz mantiene un intenso tráfico portuario que lo convierte en uno de los puertos más relevantes de Andalucía, y se mantienen de forma significativa algunas empresas, como las conserveras. Ubicándose el otrora dinámico sector de la construcción en fase de latencia, es el sector terciario - de servicios, comercial y sobre todo turístico- el que adquiere un mayor grado de dinamismo en la zona, fundamentado en el turismo hostelero, de especial protagonismo en Jerez - con sus bodegas, muchas de ellas reconvertidas en reclamo turístico o las actividades de su circuito de velocidad, entre otras- y Cádiz

y en el turismo residencial, en el Puerto de Santa María y Chiclana - y sus núcleos de Fuenteabrávía o La Barrosa - y en menor medida Rota, Sanlúcar y Cádiz. En este último caso, las actividades ligadas a la administración pública y educativa - los centros de la Universidad de Cádiz - proporcionan cierto grado de vitalidad económica que repercute en el resto de subsectores de la economía local.

### El caso de Cádiz.

Si nos centramos en la ciudad de Cádiz, para entender mejor el proceso histórico seguido en su configuración socioeconómica, una herramienta fundamental puede ser la revisión de aquellos planeamientos que han sido relevantes en el proceso de construcción y desarrollo de esta área metropolitana, por su conexión con los modelos de desarrollo económico imperantes en sus diferentes fases. Estamos hablando del Plan General de Ordenación de la Ciudad de Cádiz de 1948, el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Antiguo de Cádiz de 1984, y el Plan Urban de 1997<sup>4</sup>.

Según Mato (2005) las peculiaridades y el legado histórico-cultural del Casco Antiguo de Cádiz, sumado a los niveles de deterioro y precariedad a los que se enfrentan parte de la población de esta zona, han sido los principales focos de atención sobre los que se han diseñado gran parte de las acciones y proyectos de rehabilitación y mejora de la ciudad. En términos generales, se identifican claramente tres ámbitos conflictuales que marcan la sociedad y la economía locales en su devenir histórico: la vivienda, el empleo -y el subempleo- y el sistema de transporte y vías de comunicación con el resto de la Bahía. Pero el análisis de las distintas herramientas de planeamiento e intervención territorial, de las principales problemáticas recogidas en las mismas, así como la contrastación de la ejecución de las medidas propuestas nos ofrecen una visión general de las prioridades establecidas en cada momento histórico, así como de las mentalidad hegemónica predominante en cada uno de ellos.

El Plan de 1948, redactado en pleno boom desarrollista, se ubica dentro del contexto de la explosión en Cádiz del polvorín de la Armada del 1947, que obligó a intensas labores de reconstrucción. Pueden observarse en este documento, una serie de elementos que coinciden con la línea política de la época, es decir, la relevancia del nacionalcatolicismo, la preocupación por el desarrollo industrial y la orientación de la socioeconomía de la ciudad hacia el sector servicios. Con res-

pecto al impulso industrial, base de este modelo de desarrollo, mostraría en poco tiempo sus débiles raíces ante los cambios de coyuntura: *"El modelo típico de polígono industrial extraurbano fue impulsado con la política de los polos de desarrollo, que intentó, sin éxito, configurarse en acicate para la iniciativa privada mediante incentivos financieros y fiscales; pero pronto, espoleada por la crisis económica de los 70, el criterio imperante fue la rápida enajenación de ese suelo público mediante agentes privados y con escasa transparencia, lo que condujo al 'acaparamiento, con fines especulativos, por agentes inmobiliarios no destinados a la producción industrial'".* Ya en el Plan de 1984 podemos identificar una preocupación mayor por la situación socioeconómica de la población, y cierto interés por mejorar la estructura urbana. Todo ello corresponde con los primeros años de la Democracia, así como la proximidad con la conmemoración del Quinto Centenario del "Descubrimiento de América". Encontramos en esta planificación también las primeras alusiones al ámbito europeo, pues poco más de un año después de su elaboración el Estado entrará a formar parte de la Comunidad Económica Europea. Se trata éste de un periodo en el que trata de orientarse la economía hacia el turismo de sol y playa, un modelo que mostrará también sus fisuras a la hora de convertirse en el motor económico de la zona, dado su escaso valor añadido. Su anunciado fracaso, como propone Delgado (2004), conecta con el proceso de especialización de la economía andaluza que impone la dinámica económica globalizadora. Ello se traduce en una progresiva terciarización, complementada con la apuesta por la agricultura hiperintensiva, alejándose la economía andaluza en general, y la de la Bahía de Cádiz en particular, de la conexión con sectores de alto valor añadido, ahondando en su desindustrialización.

En el siguiente documento de planificación, el Plan Urban de 1997, se puede identificar una línea común con la planificación anterior. Ello podría resumirse en el apoyo a las políticas neoliberales, ya en auge en esta época, y a la escasa inversión en el desarrollo de la ciudad. En este sentido, ya desde los primeros tiempos, la UE considera a Andalucía una de las regiones prioritarias para intervenciones de redinamización de la economía. No obstante, el fracaso del modelo económico de la anterior etapa económica y política hace que se lleven a cabo actuaciones que van en la línea de apostar por un turismo "cultural". En la actualidad, Cádiz sigue siendo la capital española con mayores tasas de paro de su población.

Existen ciertas líneas de continuidad entre este marco estructural y la situación presente. Así, en la planificación territorial hoy vigente en esta ciudad, el PGOU de 2009, se lleva a cabo un diagnóstico socioeconómico en el que se realiza un esfuerzo de identificación de los principales problemas presentes en la ciudad de Cádiz, integrándose los retos económicos con los urbanísticos y territoriales. Des-

<sup>4</sup> Para la elaboración de este apartado hemos consultado varios documentos de planificación urbanística, entre los que destacamos la revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de la ciudad de Cádiz que se elaboró en 2009, siendo este una revisión del planeamiento urbanístico realizado en 1995, al que le antecede el elaborado en 1984.



tacan entre tales problemas, que se convierten en los primeros apuntes sobre los problemas y retos a afrontar a escala coyuntural o estructural por cualquier figura de planeamiento, los siguientes:

- Degradación de algunos barrios del Casco Histórico –sobresalen aquí la zona de la Viña y el Falla– y la carencia de espacios libres en estas zonas.
- Desconexión existente entre el frente de La Bahía y el resto de la ciudad extramuros.
- Falta de conectividad peatonal y ciclista entre las zonas de la Zona Franca y San Severiano.
- Desequilibrio en la intensidad de la utilización de algunas zonas de la ciudad extramuros.
- Falta de dotación de equipamientos y espacios libres.
- Falta de funcionalidad de la zona industrial ubicada en la zona franca.
- Escasa utilización del Parque Natural de las Salinas a causa de la escasa integración entre ambas zonas, en parte debido a la escasa accesibilidad existente entre ellas.
- La citada pérdida de peso de los sectores económicos que mayor importancia han tenido históricamente en la zona, hecho que ha generado un nuevo marco económico al que se debe atender.
- Finalmente, un problema que en realidad es una de las características que definen este ámbito territorial: la escasez de suelo.

## 2.5. Características de la movilidad en este entorno metropolitano.

*“Así como la ciudad compacta dice: contra transporte, cercanía, su alternativa suburbana proclama, en cambio: todo por el coche, y especialmente la lejanía artificialmente creada. El que duerma en A, que vaya a trabajar en B, y el que duerma en B, que vaya a trabajar en A; y, para comprar o divertirse, la misma apoteosis de la lejanía construida. La mancha, o sea, el circuito, es más que nada para circular, o para refugiarse de la circulación en huraña privacidad. Metáfora, también, o su perfecta transposición al espacio, del sistema actual de dominación política; pues, mientras en la democracia -cada individuo, un voto-, se hace circular la masa de los votos por las vías institucionales, de forma siempre controlada, así, en la democracia-cada in-*

*dividuo, un auto-, la libertad de elección de autovía es absoluta... dentro del circuito”*  
(Fernández Reina, 2001: 81-82)

La escasa presencia de la bicicleta en este ámbito metropolitano nos empuja a hacer un análisis del estado de la movilidad actual, sus fortalezas y debilidades, haciendo especial énfasis en el presente y el futuro de la movilidad ciclista en el sistema de ciudades de la Bahía. Los municipios que integran este sistema de ciudades presenta una relativa independencia funcional, hecho por el cual muchos de los desplazamientos que en ellos se generan se dan en el ámbito local, y dadas las dimensiones de la mayoría de los municipios, a esta escala lo que predomina es la movilidad peatonal. La cosa se complica cuando el lugar de origen y el lugar de destino se encuentran en municipios diferentes, es entonces cuando lo que predomina es el vehículo motorizado como principal medio de transporte pues la oferta de transporte público interurbano, según nuestras observaciones y según nuestros propios informantes, no se adapta a las necesidades de los usuarios y usuarias.

*“Mi experiencia con el autobús cuando vivía en el Río San Pedro y tenía que venir a la Facultad aquí en Cádiz... muy mal, porque los horarios iban muy mal de frecuencia o llegaban tarde, o estabas esperando al que llegaba y de repente llegaba uno fuera de servicio y tenías que esperar otra media hora. Es verdad que nunca llegaban a la hora que te ponían, siempre llegaban quince o veinte minutos después, entonces o lo perdías o tenías que esperar... Y luego que los autobuses te dejan en Plaza España y mucha gente cogía un autobús de Plaza España hasta la Facultad pero yo lo hacía andando por no coger un segundo autobús, porque luego tenías que hacer que te coincidiera cuando tu llegaras, que estuviera el 2. Entonces la verdad es que era mucho tiempo, podía tardar cuarenta minutos, media hora, depende del tráfico, hasta plaza España y después diez minutos andando hasta la facultad”. (Usuaría de transporte público, 28 años, Entorno de la Bahía)*

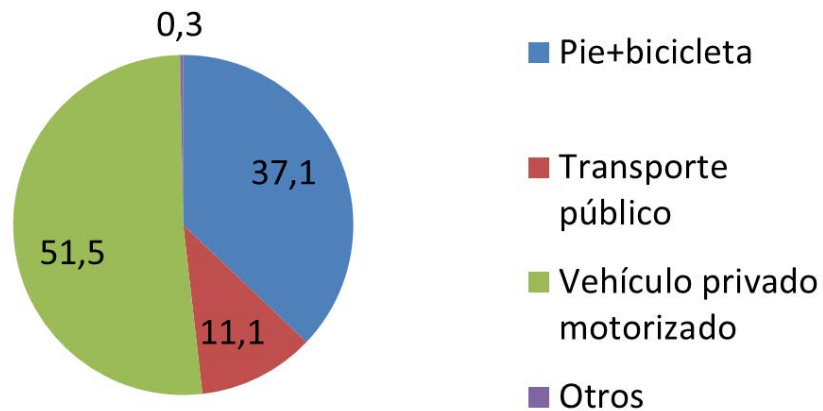
*“Mi pareja antes iba a Cádiz a trabajar, ella optó por el tren, pero para ella que se agobia era un auténtico castigo ir entren y en bici. Al final optó por ir en coche, por meter la bici plegable detrás del coche, aparcar en la Punta San Felipe. Y eso es la conclusión que ella llegó después de sufrir mucho en el tren”. (Usuario de la bicicleta, 35 años, Puerto Real)*

Según datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (2005), la mayoría de los desplazamientos que se realizan a escala metropolitana (51 %) se hacen en coche privado, motivo por lo que cual, si se ofreciera un transporte público de calidad y se fomentara el uso de la bicicleta y su intermodalidad con otros medios de transporte, se fomentaría el trasvase de parte<sup>5</sup> de usuarios y usuarias hacia una movilidad más amable.

<sup>5</sup> Si tomamos como referente el caso de Sevilla, una ciudad con 700.000 habitantes, en la que transcurridos apenas cinco años desde la finalización de la implantación de la red ciclista, 20.000 personas

*"Yo creo que las políticas de fomento del transporte público no pueden buscar héroes ecologistas que lo hagan, porque si no el mundo se nos viene abajo. Tú lo tienes que hacer porque sea más útil ir en tranvía, en bicicleta, en autobús o andando. Que sea más práctico que coger tu coche y llevarlo." (Conductor, 53 años, Entorno de la Bahía)*

*"Dieciocho kilómetros separan mi casa de mi centro de trabajo y a las seis y media de la mañana, como que no me apetece la bicicleta, y vengo por una bonita auto-vía, por la que van los coches follados (haciendo alusión a la desconexión del viario ciclista entra ambos lugares)." (Conductor de vehículo privado, 40 años, Entorno de la Bahía)*



Reparto modal de formas de desplazamiento a escala metropolitana. Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta Domiciliaria de Movilidad (2005).

Para entender las actuales dinámicas de movilidad de este entorno es necesario detenernos en la evolución de los procesos que han marcado las formas de desplazamiento de la población. El actual "esqueleto de comunicaciones" de la Bahía se configura a mediados del siglo XIX y se apoya principalmente en la carretera general -que posteriormente se convertiría en la Nacional IV- y en el ferrocarril que comunicaba la Bahía con Jerez, Sevilla y Madrid. Ambos ejes de comunicaciones, dentro de un sistema radial centrípeto predominante (dirigido desde la capital a las provincias) cuyos efectos aún sobreviven, fueron también la infraestructura básica de los desplazamientos que se daban en el interior de este incipiente sistema de ciudades (Arcila Garrido 1998; Parias Durán y Luna del Barco 2002).

han dejado de utilizar el coche y se mueven hoy día a golpe de pedal por esta urbe. En este sentido, según el análisis realizado por el Colectivo Jerez en Bici, la implantación de una red viaria ciclista de calidad en la ciudad supondría que un 10 % de los desplazamientos que se producen en la ciudad se realizaran en bicicleta (<http://jerezenbici.webnode.es/>)

Los distintos municipios que forman parte de este sistema urbano mantuvieron, hasta principios de la década de los cuarenta del siglo XX, una relativa independencia funcional y económica, siendo bastante reducida la presencia de usos y conexiones metropolitanas. Según Balderas y Falcón (1987) las primeras visiones de la Bahía como una unidad surgen, tras el período de la Guerra Civil, ante la necesidad de una reestructuración socioeconómica de la zona. Se prioriza entonces la construcción de vías de comunicación terrestre con las que poder dar salida por vía marítima a los productos agrícolas que se producían en las zonas del interior de la provincia.

Se van fraguando también en estas fechas algunos de los proyectos de carácter industrial y urbanístico que se desarrollarán en los años setenta y que favorecerán las relaciones metropolitanas entre los municipios de la Bahía. La inauguración del Puente José León de Carranza en el año 1969 será clave en todo este proceso. El automóvil tuvo un papel preponderante durante el proceso de metropolización de la Bahía, como así lo demuestra el análisis que Luna del Barco hace sobre la configuración del sistema de ciudades y la movilidad en la Bahía (Parias Durán y Luna del Barco, 2002) y aún hoy sigue siendo la pieza fundamental de la misma.

### 2.5.1. Principales elementos de planificación en materia de movilidad en la Bahía.

Conviene destacar los principales instrumentos de planificación que orientan el futuro y desarrollan herramientas de administración y gestión en materia de movilidad en la Bahía de Cádiz en la actualidad. El sistema de planificación territorial y urbanística de Andalucía está compuesto por varios elementos que operan a distintas escalas –autonómica, regional, subregional y urbana–, circunstancia que en materia de movilidad ciclista ya recoge el Plan Andaluz de la Bicicleta debido al enfoque transversal que se debe tomar a la hora de planificar el fomento del uso de la bicicleta en Andalucía, y que supone una división en tres niveles básicos: planificación territorial (POTA, PGOUs, etc.), planificación sectorial (PISTA, PDR, etc.), planificación a escala subregional a través de los Planes de Transporte Metropolitano (PTM) y a escala urbana, a través de las Agendas Locales 21 y de los Planes de Acción para la Energía Sostenible.

En concreto, a escala provincial, se han elaborado dos documentos en los que se recogen los principales aspectos a tener en cuenta en materia de movilidad sostenible. Estamos hablando de la **Estrategia Provincial de Movilidad Urbana Sostenible** (2009) y de la **Agenda 21 de la Provincia de Cádiz**, también llamada Estrategia Provincial de Medio Ambiente (2010). Éste último documento preten-

de desarrollar un modelo de gestión y administración ambiental, así como sentar las bases para el debate y la participación de los distintos agentes sociales, económicos y ciudadanos que conforman el tejido socioeconómico de la provincia. En este sentido, incluye una estrategia específica para municipios pequeños, diseñando una guía de movilidad para municipios menores de 10.000 habitantes, así como **Planes de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS) para municipios menores de 50.000 habitantes. La puesta en marcha del PMUS de cada municipio incluirá medidas tales como la jerarquización de la red viaria, la integración de redes de movilidad, la reorganización de la carga y descarga y el aparcamiento, el fomento de la accesibilidad para todos los ciudadanos, la peatonalización de centros históricos, la reordenación de espacios públicos y la modificación de hábitos sociales de movilidad.

La Federación Andaluza de Municipios y Provincias ha constituido la **Red de Ciudades Sostenibles de Andalucía** (RECSA), de la cual forman parte más de 70 municipios gaditanos. La Agenda 21 de la provincia de Cádiz es una herramienta elaborada con el objetivo de mejorar la movilidad periférica y el uso del transporte público. Para adherirse a dicha red los municipios deben implantar su Agenda 21 Local, la cual se apoya en varios instrumentos:

- Dotación de aparcamientos y mejora de accesos a cascos urbanos.
- Mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afuera de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- Ordenación y mejora de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad peatonal y ciclista, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.

En lo que se refiere a la planificación del área metropolitana tenemos que destacar, junto a los referidos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los diferentes municipios que integran el área metropolitana, la elaboración del **Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz** y de la **Agenda 21 de la Costa Noroeste de Cádiz**. Así como la existencia del **Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural Bahía de Cádiz**<sup>6</sup> (2006), cuyo objetivo final es mejorar el ni-

<sup>6</sup> El Parque Natural Bahía de Cádiz tiene una extensión de 10.522 hectáreas, su área de influencia socioeconómica acoge a los municipios de Cádiz, Chiclana de la Frontera, San Fernando, Puerto Real y

vel y la calidad de vida de las poblaciones de los distintos ámbitos de influencia del parque, tratando de compatibilizar la conservación ambiental y el desarrollo económico local.

A estos habría que añadir, por su estrecha vinculación con el tema específico que nos ocupa, el **Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta de la Bahía de Cádiz**, un trabajo técnico que actualmente se encuentra en fase de aprobación. En él se lleva a cabo un diagnóstico de las principales infraestructuras ciclistas y del estado de la movilidad ciclista en la Bahía. En base a este análisis del estado de la cuestión se ha elaborado un plan de acción en el que se definen las principales líneas estratégicas a seguir y se propone una red ciclista metropolitana de 65 kilómetros de extensión que conectaría los principales nodos de intercambio de transporte público, así como una red de segundo orden a nivel municipal. En el diseño de la red participaron las distintas administraciones que forman parte del Consorcio; los siete ayuntamientos de la Bahía, la Junta de Andalucía y la Diputación Provincial. Su principal reto en la actualidad es que su apuesta se materialice en efecto, mediante el compromiso real en la aportación de fondos económicos por las distintas entidades implicadas, algo que según distintas fuentes consultadas, a fecha de hoy sigue estando aún en el aire.

En lo que se refiere a la movilidad en general, y al uso de la bicicleta en particular, el modelo imperante de ciudad puede variar y mucho en los próximos años, a causa tanto de los cambios promovidos por la propia población en lo que se refiere a su formas de desplazamiento –donde la bicicleta va tomando mayor relevancia–, como por las actuaciones que actualmente se están desarrollando desde distintas instituciones. En este sentido, tenemos que destacar el actual proceso de implantación del **Plan Andaluz de la Bicicleta**, por el que los Ayuntamientos de Cádiz y Jerez ya han firmado sus respectivos convenios de colaboración con la Consejería de Fomento y en el caso del primero ya hay algunos tramos en proceso de construcción. El objetivo principal de estas sinergias entre administraciones locales y autonómicas es el de fomentar el impulso y planificación del uso de la bicicleta como modo de transporte, a lo que se suman las distintas intervenciones que se van a llevar a cabo en el marco del programa **La Ciudad Amable** de la Consejería de Fomento y Vivienda en los municipios de Chiclana de la Frontera, Rota y Puerto Real y, con otras implicaciones, como veremos, la puesta en marcha del **Tren-tranvía** que unirá las localidades de Chiclana, San Fernando y Cádiz y las obras del segundo puente en esta última ciudad.

El Puerto de Santa María. Es éste un espacio natural de características geográficas y socioeconómicas bastante peculiares con respecto al resto de espacios naturales de Andalucía ya que se trata de un territorio bastante llano, sin apenas masa forestal y que cuenta con numerosas infraestructuras viarias, de transportes y comunicaciones.

El referido programa La Ciudad Amable se enmarca en una visión dinámica y creativa del espacio público y aboga por un cambio en el actual modelo de ciudad, dirigiendo sus esfuerzos al fomento de infraestructuras de transporte público colectivo, la movilidad sostenible y la defensa de la ciudad compacta. Dicho programa cuenta con tres líneas de actuación, como son la creación y el fomento de islas ambientales, espacios habitables y vías sostenibles. En Chiclana de la Frontera y Rota van a llevarse a cabo intervenciones dentro de la línea de espacios habitables, con los proyectos de recuperación de la Plaza Jesús Nazareno y la mejora del entorno urbano de La Costilla. En Puerto Real, dentro de la línea vías sostenibles, con el proyecto Camino al Colegio, Camino Seguro, se va a intervenir en el acceso a tres centros escolares con el diseño de itinerarios seguros a pie.

Pero es la implantación del PAB en algunas ciudades la que ha generado mayores posicionamientos y expectativas entre diferentes estratos de la población, pues no en vano plantea una redimensión del espacio urbano, de su fisonomía, de las formas de desplazamiento y, en general, de la convivencia ciudadana, por lo que parece comprensible que el proceso de tal implantación del PAB haya despertado y/o removido distintas sensibilidades, tanto a favor como en contra. Durante estos meses, rara era la semana que no apareciera un artículo en prensa aludiendo a los procesos de negociación y a las posturas encontradas entre los ayuntamientos implicados y la Consejería de Fomento y Vivienda. Llegándose incluso a reactivar algunas iniciativas del movimiento ciudadano, como el caso de la Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz, y a crear distintas iniciativas sociales y ciudadanas relacionadas directamente con el fomento de la bicicleta, como la Plataforma ¡Carril Bici Ya! en Cádiz o el colectivo Bici Urbana en Jerez.

*"Es que se ha montado un cirio en la ciudad... que salía en el Diario de Jerez todos los días... que si el carril-bici... y alguna gente diciendo 'hay que ver esta gente con el carril-bici, cuando deberían arreglar los Centros de Salud' y no sé qué... Todo de magia barata. Al principio había mucha gente de esa. Y luego... gente que salía y decía 'pero bueno, ¿esto qué es?', ¿por qué algunos comerciantes, se ponen en contra?... Porque algunos salían en prensa diciendo que el carril-bici no podía pasar por la calle Larga. 'Que si la Porvera... porque no sé qué...' Y la gente salía y decía 'pues yo no compro más en las tiendas del centro...' hasta llegar un momento en que estaban acojonados... porque había mucha gente que reaccionaba poniendo comentarios en el diario de decir... 'Quillo, yo no voy más al centro a comprar, quillo qué pasa con vosotros...' Entonces claro, ha sido un... encuentro ahí... pero que al final, no sé si porque ha sido mucho tiempo... pero al final la gente se ha convencido. Porque claro, no se puede escalear en cabeza ajena..." (Representante colectivo, Jerez)*

*"Nuestra iniciativa nace con el Plan Andaluz de la Bicicleta porque vemos que existe una cierta pasividad por parte de la Corporación Municipal para un proyecto que sería bueno para la ciudad y que... bueno que parece que hay ciertas voces dentro*

*de la corporación municipal que dicen que no es una inversión útil, o que es una inversión que dice que podría relegarse y usarse ese dinero para otras cosas, entonces a nosotros eso nos parece primero que era falso, porque realmente ese dinero del PAB o se utilizaba para hacer los carriles bici o se perdía y entonces veíamos peligrar esa inversión." (Representante colectivo, Jerez)*

En algunos testimonios se ha subrayado por nuestros/as informantes que esta efervescencia social tiene también su fundamento en una falta de conexión con las preocupaciones ciudadanas en materia de movilidad por parte de los partidos políticos tradicionales, tanto los que ostentan el poder en las corporaciones como los que no. Esta falta de atención a la participación ciudadana ha redundado en una respuesta débil para vehicular las necesidades de movilidad en la ciudad y escasamente ágil para agilizar la implantación del PAB en distintos entornos urbanos<sup>7</sup>. El protagonismo ha caído en un entorno asociativo que se percibe satisfecho por la función desempeñada, pese a sus limitaciones de falta de capacidad, de medios y de tiempos para hacer frente de igual a igual con los partidos políticos los procesos de negociación que este tipo de procesos conlleva:

*"Se han rendido a la evidencia, porque ha habido un movimiento ciudadano constante... porque claro, nosotros tenemos nuestro trabajo y nuestras cosas... porque vete a tu trabajo, a tu vida, y ahora vete a las reuniones, por la mañana, que no somos políticos ninguno, y luego por la tarde... o sea..." (Representante colectivo, Jerez)*

Al margen del desarrollo de las anteriores figuras de planeamiento, ya existen proyectos y realidades en fase de construcción que afectan a la movilidad y al transporte en la Bahía. Citaremos aquí dos casos significativos: El **Tren-tranvía Metropolitano** y el **Puente de la Constitución de 1812**, también conocido como "Puente de la Pepa". Con respecto al primero, se trata de uno de los proyectos, actualmente en marcha, que se espera que tengan una incidencia directa en la consolidación de la movilidad alternativa al coche privado. La primera línea en proceso de ejecución, tiene un total de 22 paradas distribuidas a lo largo 24 kilómetros de trayecto que unirán las localidades de Chiclana (actualmente uno de los municipios más desconectados de la Bahía), con San Fernando y Cádiz. Con la segunda línea, aún en fase de proyección, se conectarían ambos lados

<sup>7</sup> Con respecto a la despreocupación por parte de los gobiernos locales hacia la atención de los colectivos ciudadanos tenemos que añadir nuestra experiencia propia. Dado el interés que tiene para nuestra investigación el registro y análisis de la visión de los gobernantes, en tanto que gestores del espacio público sobre el que tienen lugar y se desarrollan las dinámicas de movilidad ciclista, intentamos establecer contacto con el grupo municipal gobernante en la ciudad de Cádiz, tras numerosos requerimientos, por diversas vías no conseguimos ninguna respuesta a nuestras solicitudes. No obstante, pudimos asistir a un encuentro entre el movimiento ciclista de la ciudad y el gobierno local, en noviembre de 2014, al que fuimos invitados por los primeros y los testimonios allí recogidos así como el análisis de las diversas noticias aparecidas en la prensa local nos han servido para tener una idea clara de la postura de la corporación local en torno a la movilidad ciclista.

de la Bahía a través del futuro puente de la Constitución de 1812. De esta forma, se espera que los núcleos de Cádiz, Puerto Real, El Puerto de Santa María y Jerez tengan una conexión más directa con la actual línea de cercanías que pasa por San Fernando. En los diferentes testimonios y opiniones que hemos recogido encontramos distintas valoraciones sobre el posible impacto del tranvía en los desplazamientos cotidianos de la población. Por un lado, los distintos colectivos y movimientos sociales ven, por lo general, en este proyecto una apuesta por otro modelo de movilidad metropolitano, más apegado al transporte público y sostenible, lo cual es algo que alaban y valoran positivamente. En Cádiz incluso se creó una plataforma ciudadana, la Plataforma + TRANVÍA que reclamaba la ampliación de la propuesta municipal y su penetración en el Casco Histórico a través de la Plaza de Sevilla. Hecho que según su análisis favorecerían los desplazamientos intermodales pero la dilatación en el tiempo de las obras de construcción han derivado en la desarticulación de este movimiento de presión ciudadana.

*"Pues nos reunimos para intentar, aprovechando la época esta en la que se veía más optimismo en la construcción del tranvía, pues que el tranvía no se quedara... en donde estaba proyectado sino que tuviera una ampliación mayor ¿No? y que el tranvía no se quedara solamente en su labor interurbana, sino que sirviera también un poco de mayor conexión con las líneas de autobuses y todo este tipo de cosas. Y bueno, lo que hicimos fue pues eso, fomentar, mandar escritos al diario de Cádiz, como una plataforma pequeñita porque la vez que nos reuníamos más éramos quince, o sea que tampoco... Y a medida que se vio que el tranvía se fue paralizando, a medida que se vio pues que Chiclana con el nuevo Ayuntamiento del PP pues frenó un poco el tranvía en Chiclana, a medida que se vio que el puente ya no se iba a hacer tan rápido sino que iba a ser más lento... Pues claro... todo eso, mm... desmotivó mucho a la gente porque no veía que el tranvía iba a venir. Entonces, si lo que estaba proyectado ni siquiera se veía que iba a venir, pedir una ampliación pues parecía un poco... a largo plazo ¿No? Entonces pues aquello se fue desmotivando..." (Representante colectivo, Cádiz)*

Así como han alimentado los argumentos de las voces en contra del proyecto del tranvía, concentradas en su mayor parte en el municipio de San Fernando, donde un sector de comerciantes de la Calle Real se manifiesta abiertamente en contra del paso del tranvía por dicha calle.

*"Están todas las vías, y se están haciendo y demás y se ve que quizás hace bastante falta lo que es el tema del tranvía pero, si es algo que se necesita, ¿por qué no se dan un poco de prisa? Porque parado es cuando da más problemas." (Usuario transporte público, Rota)*

*"Es que el tranvía va a ser de un uso más turístico que otra cosa, porque va a tener bastantes paradas, entonces yo no voy a llegar a tiempo a los sitios. Si algún día no tengo prisa lo cojo porque me va a dejar directamente en el sitio, pero es que yo no voy*

*a dejar de usar el autobús porque aparte de que ya tengo el horario pillao, y tengo mi rutina... Vamos ya te digo, que no creo que sea un medio de transporte que yo vaya a utilizar mucho." (Usuaría transporte público, Chiclana)*

*"Yo lo veo un poco complicado, muy complicado, con San Fernando puede que sí, pero al final lo que está haciendo es duplicar el trayecto que ya se hace en tren. Supongo que tendrá más husos horarios, entonces eso facilitar... si tienes las mismas restricciones que el tren, no va a funcionar y a Chiclana llega a un sitio malo, llega al principio y al extrarradio del polígono. Yo en Chiclana creo que no va a funcionar, eso ha sido un empecinamiento de trazar por donde a ellos les ha dado la gana y yo creo que eso no va a funcionar. Yo no cogería el tranvía para ir a Chiclana, para ir al Ayuntamiento, a lo mejor, pero alguien que viva en Chiclana... Chiclana crece hacia el otro lado y hacia el otro lado del río, por lo que no va a llegar cerca de donde vive. Yo lo dudo mucho, pero bueno, las cosas te dan sorpresas..." (Técnico administración local, Cádiz)*

*"Yo pienso que el tranvía no va a solucionar nada, porque el planteamiento que tiene el tranvía no es el de un tren de cercanías sino el de un transporte interurbano pero que a la vez tiene subtramos urbanos. Es decir, si tú quieres ir a Cádiz y coges el tranvía aquí, el tranvía hace seis o siete paradas en Chiclana, tienen un tramo interurbano en el que más o menos puedes ir un poco más rápido, llega a San Fernando, se mete por la calle Real y vuelve a hacer un montón de paradas. Y tú lo que quieres es llegar a Cádiz, entonces, para ir Cádiz ¿Qué es lo que haces? Pues te coges el autobús que te lleva directamente de Cádiz a Chiclana y es que va a tardar menos. O sea está claro, la velocidad comercial del autobús va a ser mejor que la velocidad del tranvía. Porque tú no quieres ir a San Fernando, a la calle Real, la mayoría de la gente lo que querrá será acercarse a la capital a hacer una gestión, o compras, o lo que sea ¿Y te tienes que tragar el trenecito de la brujas dando la vuelta por San Fernando!" (Técnico municipal, Chiclana)*

*"Es sabido que a la Junta le ha dado ahora por el Plan Andaluz de la Bicicleta, como antes le dio por los tranvías y los metros, que luego han dejado medio paralizados. Puede que en el futuro hagan otro plan para los patinetes, nunca se sabe" (José Joaquín León, <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/1594-el-rey-de-la-ciudad>, 24/11/2013)*

*"Un problema de Cádiz es cuando quieren hacer lo mismo que en Sevilla. Ponen un tranvía en Sevilla, que no sirve todavía para nada útil, y quieren poner aquí otro que tampoco sirva, en vez de preocuparse por ver cuáles son las necesidades de Cádiz, cómo es el tráfico en Cádiz, cómo se puede quedar incomunicado el centro en Cádiz y qué tranvía ponemos en Cádiz, teniendo en cuenta que Cádiz es Cádiz, no Sevilla [...] el tranvía y las bicicletas, que son los transportes sostenibles ahora, igual que en los años del hambre. Esto es lo de Sevilla, pero no lo de Cádiz" (José Joaquín León, <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/347-los-carriles-bici>, 28/2/2011)*

De estas posturas se deducen varios elementos, por un lado, la fuerte politización de este tipo de proyectos pues, al igual que ha ocurrido en los procesos de nego-



ciación de la implantación del PAB, la valoración de este tipo de intervenciones se deriva de la tendencia política de la institución o colectivo de adscripción.

*"En este país se da por supuesto que un ciclista es progresista y de izquierdas, aunque circule por la derecha. Y que un coche aparcado es carca y burgués, aunque tenga siete sellos de la ITV. De ahí que PSOE e IU defienden los carriles bici como si les fuera el voto en ello, y como una forma sencilla de ecologismo verde. Y que el PP los vea con escepticismo, como si se le fueran a perder los votos de los automovilistas. Ahora se anuncia la gran batalla de la bicicleta en Cádiz, otra batallita, que debería abordarse con la cabeza fría" (José Joaquín León, <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/1451-el-carril-bici-gaditano>, 19/6/2013)*

*"Aquí lo que no cabe duda es que hay un conflicto político y que se utilizan estas cuestiones como arma arrojadiza, se ha utilizado el tranvía, porque con el tranvía todo iba bien con el Ayuntamiento de Chiclana, cambia de color político y ya todo va mal y en San Fernando pues también ha puesto muchas pegas y... no sé, bueno hay gente que todavía sigue viendo innecesario el tranvía" (Representante colectivo, Cádiz)*

También hemos podido identificar una actitud reactiva al cambio que se apoya en el desconocimiento de lo que vendrá y el temor que esto produce. Un ejemplo de esto lo tenemos en las reacciones y sensibilidades despertadas en Sevilla durante la implantación del tranvía urbano y la red de carriles bici, hoy totalmente integrados y normalizados (salvo excepciones) en la dinámica de la ciudad. Por otro lado, la ciudadanía, en un momento de confrontación y de desapego con sus representantes políticos, saca a la luz ciertas deficiencias logísticas, de recorrido, de lugares de paso, etc. que al menos interrogan sobre el proceso participativo seguido (o la ausencia de este) a la hora de diseñar este tipo de obras y su pertinencia en tiempos de precariedades económicas. La común recurrencia de algunos ciudadanos a la máxima "esto no es Sevilla" cuando se pone en marcha un nuevo proyecto no debe interpretarse tanto como un alegato chauvinista como más bien un llamamiento a los representantes políticos a que las intervenciones estén más apegadas a las necesidades, voces e inquietudes de la ciudadanía.

Otra de las intervenciones de relevancia para la movilidad en la bahía de Cádiz como es la construcción del **punto de la Constitución de 1812** es algo que está generando igualmente bastante pronunciamientos a causa de las propias características de esta infraestructura –asociada al uso del vehículo privado–, por la dilatación en el tiempo de las obras –recordemos que se preveía que fuera a ser inaugurado en el año 2012, coincidiendo con el bicentenario, y a fecha actual se encuentra en ejecución–, así como por los reiterados cambios en su elevado presupuesto. El proyecto inicial, que hunde sus raíces en finales de los años 70,

cuando ya se veía la saturación en el uso del recientemente construido Puente José León de Carranza, busca su explicación para las autoridades promotoras en la mejora en la circulación viaria de la ciudad:

*"El proyecto tenía las ideas muy claras. El acceso a Cádiz desde el puente de Carranza o desde la autovía del Sur producía la necesidad de atravesar toda la ciudad por la avenida de Andalucía hasta llegar al puerto y la ciudad vieja. El tráfico viario se congestionaba en dicha avenida, cuando se podía circular por el puente de José León de Carranza, atascado a su vez por el excesivo tráfico. Por esta razón las autoridades del Ministerio de Fomento quisieron cumplir la vieja pretensión de la ciudad de realizar un nuevo acceso que desde Puerto Real llegase a Cádiz de una manera directa, desembocando al otro lado de la Ciudad en la Avenida de la Bahía, junto al puerto y la parte vieja de la ciudad." (Representante político, Cádiz)*

La última previsión por parte de las administraciones locales apunta a que será este el año 2015, año electoral, y coincidiendo con la llegada a la capital de otra infraestructura de altísimo coste como el AVE, cuando el puente se termine de construir, duplicando el tiempo de ejecución y la financiación previstos inicialmente. De lo que se deduce de los testimonios que hemos recogido de la ciudadanía, esta obra simboliza no sólo uno de los últimos residuos del despilfarro de recursos públicos en obras megalómanas, sino el gran símbolo de la supremacía del vehículo privado como protagonista y núcleo principal de la movilidad en la Bahía.

*"Aquí en la bahía de Cádiz hay una cosa muy significativa que es el segundo puente, que se empezó presupuestando en cerca de 300 millones de euros y ya va no sé si acerca a 500 millones de euros. Que es una obra faraónica, gigantesca, y que al final es para llegar más rápido al atasco de Cádiz, porque Cádiz está ya de por sí saturado de coches. Habría que hacer unas políticas de disuasión de accesos, grandes aparcamientos fuera de la ciudad donde buenamente se pudiera, sin embargo se apuesta por eso. Con 500 millones de euros tú podrías revolucionar el transporte en la Bahía, en cuanto a transporte público; tranvía, todas las obras... las grandes infraestructuras siempre cuestan mucho dinero, ¿no? pero a nivel local, el sistema público de alquiler bicicletas... En fin, esto es todavía... aquí todavía vivimos lo que es el final de la política megalómana de las grandes infraestructuras, sobre todo en favor del uso del coche. Se preveía una plataforma para un tren tranvía que yo creo que al final se queda en agua de borrajas, porque esta gente con tal de cortar la cintita, ¡Cortan la cintita y lo dejan hasta que haya dinero! Cuando haya dinero se pondrá el tranvía, que realmente es lo único interesante." (Representante político, Puerto Real)*

*"Ese puente que se ha diseñado para que tenga una capacidad de meter 80.000 o 100.000 coches diarios ¿Qué sentido tiene? [...] Que por cierto con respecto del puente, que estamos conectados con San Fernando pero con Puerto Real, una localidad del Río San Pedro con una comunidad universitaria tan cercana como es la de allí de Puerto Real del Río San Pedro, con el puente lo tenemos súper cerquita, es que es una*

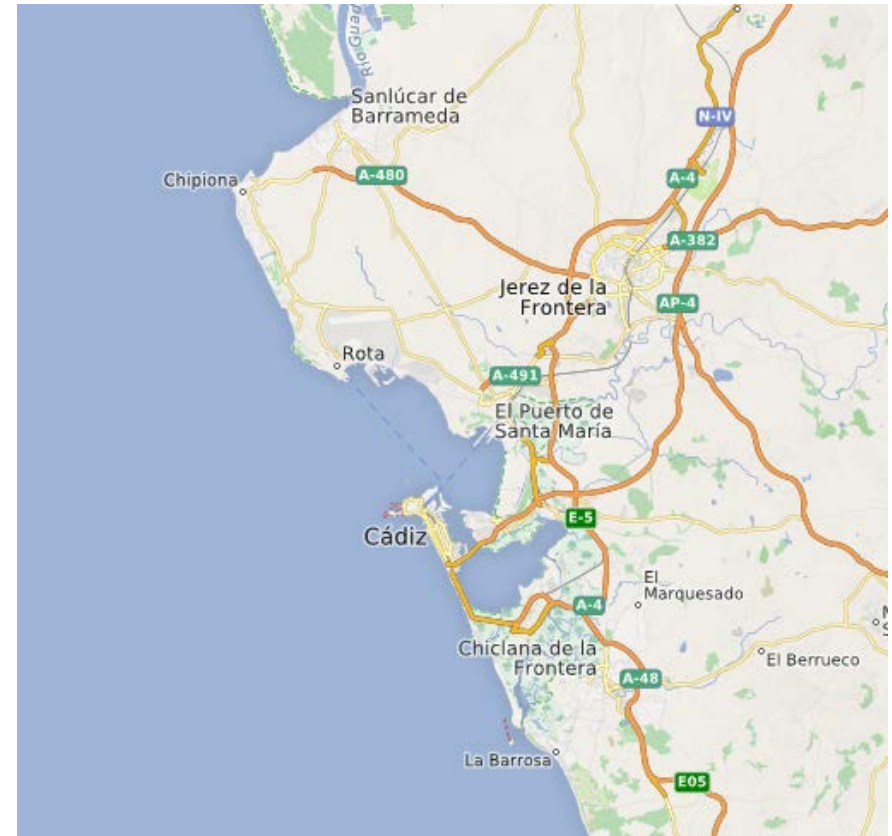
*distancia de 5 o 6 kilómetros y de ninguna forma han trazado un carril bici ¡Ni con el segundo puente!” (Representante colectivo, Cádiz)*

*“El aumento de la motorización privada y la extensión de su uso en la ciudad de Cádiz vienen produciendo diversos efectos negativos sobre el transporte público colectivo y sobre la calidad de vida de los gaditanos. De forma continuada observamos un descenso de viajeros en los medios de transporte público y la aparición de importantes desequilibrios en los resultados de explotación, así como la pérdida de velocidad comercial debida a la congestión del viario como consecuencia del tráfico privado en continuo aumento. La entrada de nuevos vehículos en Cádiz con la apertura del segundo puente sobre la Bahía, sin capacidad de absorción por parte de la ciudad, puede conducirnos al colapso circulatorio” (Manifiesto Plataforma +TRANVÍA, Cádiz)*

Finalmente, en otros testimonios hemos encontrado otras argumentaciones que se suman a las anteriores, complementando y actualizando los posibles posteriores usos de esta gran obra una vez se finalice. En concreto, cobran peso aquellas que apuntan al papel estratégico futuro de este puente como nexo principal con una terminal de contenedores que vería ampliada su capacidad al mejorarse la conexión del tráfico rodado con la península. Hecho este de radicales connotaciones en la reconfiguración funcional y productiva de la ciudad, y por supuesto, de indudables repercusiones ambientales, por las consecuencias del incremento consiguiente del tráfico pesado en una zona de la ciudad hasta el momento relativamente calmada.

### 2.5.2. Redes de transporte.

En la actualidad, la provincia de Cádiz está conectada con el resto de Andalucía –y del Estado– a través de varios tipos de viario; autopistas y autovías, ferrocarril y transporte marítimo. En esta área metropolitana se unen en sentido norte-sur, las dos ciudades más importantes de la provincia, Cádiz y Jerez, a través de la N-IV, reconvertida en autovía a partir de esta última localidad, y que aún mantiene una importante función como eje articulador de los principales polígonos industriales y centros comerciales de la Bahía desde el aeropuerto de Jerez hasta la Zona Franca y Astilleros. En sentido este-oeste, la comunicación entre la Bahía de Cádiz y la Costa noroccidental gaditana en la que se incluyen los municipios de Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda se establece por la A-491 que atraviesa prácticamente el núcleo urbano de El Puerto.



Mapa conexiones viarias para tráfico motorizado. Fuente: OpenStreetMap

La conectividad ferroviaria se divide en dos tipos de desplazamientos, los trenes pertenecientes a la red de cercanías y los de media distancia. El tren de cercanías ofrece una importante vía de comunicación metropolitana pues conecta los municipios de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y la Universidad (con el apeadero de las Aletas), el Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera y el aeropuerto.



Mapa conexiones viarias ferrocarril y mapa línea ferroviaria de cercanías. Fuente: OpenStreetMap y RENFE.

Es argumento común en los discursos el elevado precio de los billetes, limitándose el acceso a esta forma de transporte a la población con menos recursos económicos, y este es un problema que se acentúa en contextos socioeconómicos como el de la Bahía de Cádiz, cuyos municipios presentan una tasas de paro por encima del 7 %, superior a la media estatal (INE, 2006).

*"Bajan los precios del AVE y suben los del cercanías, es prohibitivo." (Representante político, Puerto Real)*

*"Somos cinco, no te puedes ir en autobús a ningún sitio, no te puedes ir en tren cinco, te tienes que ir en coche, es que yo llevo el coche lleno y es más barato." (Usuario transporte público, Cádiz)*

*"Lo que pasa que el tren cada vez lo uso menos, o trato de usarlo menos porque me parece caro." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"Yo creo que además la línea de Cádiz es un línea muy rentable. Yo creo que cuando esté el desdoblamiento va a haber más trenes, lo que pasa es que con la política de recortes del estado, si en trenes el noventa por ciento que se invierte en infraestructuras va al AVE, que es elitista, es para las grandes ciudades, mientras se ven perjudicadas las pequeñas ciudades porque (el AVE) no para. A nivel energético y económico es una barbaridad... Vamos que no salen las cuentas por ningún lado. Y sin embargo las líneas rentables las acaban privatizando, luego las que van vacías las asumirá el Estado, porque son las políticas que hacen esta gente. Si de cien euros que se gastan, noventa van para ese modelo y el cercanías sigue arruinado, cuando lo que deberían de haber hecho durante estas últimas décadas es aumentar la red, que antes llegaba la costa noroeste, que había una línea que llegaba hasta Rota o Sanlúcar y eso fue..."*

*Esa parte está totalmente desconectada, es una barbaridad, sin embargo hay auto-vías por todos lados. En Algeciras, en un núcleo de población como es Algeciras, con varias ciudades, que no haya un tren de cercanías es una auténtica barbaridad, que todo esté sujeto a que la gente se tenga que mover en coche y que los autobuses sean paupérrimos, es una política de infraestructuras que viene de hace muchos años." (Representante político, Puerto Real)*

Con respecto a la conectividad a escala subregional, en el año 2002 se inaugura el Consorcio Metropolitano Bahía de Cádiz (CMTBC)<sup>8</sup>, principal agente vertebrador del transporte público en el ámbito interurbano. En la actualidad el Consorcio presta servicios a prácticamente el 63% de la población de la provincia de Cádiz. En términos generales, en el ámbito de la Bahía de Cádiz se generan un total de 1.267.308 viajes al día de los cuales 2.651 se producen en bicicleta, lo que supone una proporción del 0,21 % (EDM, 2005). Con la creación de esta figura supramunicipal se trató de dar solución a la falta de conexión entre los distintos núcleos que conforman esta conurbación pero, a pesar de los avances conseguidos en los últimos años, aún queda mucho camino por recorrer para ofertar a la población un servicio de transporte interurbano que dé cobertura a las necesidades de todos sus usuarios y usuarias.

*"Esta zona de la Bahía tiene una particularidad con respecto por ejemplo a Sevilla, y es que concentra mucha cantidad de población en un territorio muy amplio, entonces la dependencia de coche es mayor que por ejemplo en Sevilla. O del transporte público, pero como el transporte público interurbano desde mi humilde opinión no está muy bien organizado, entonces claro, hay una dependencia de coche... Al haber mayor dispersión de centros poblacionales no hay coordinación en las líneas de transporte. Está el Consorcio, sí. Pero no hay suficiente coordinación con el transporte urbano local, se duplican muchas líneas, es bastante complejo, porque pretende dar servicio a determinados lugares importantes de cada ciudad, por ejemplo aquí en Jerez la universidad, el hospital y la estación de ferrocarril, entonces empiezan a duplicarse con la red de transporte local y no es una red comprensible para el ciudadano, porque lo suyo es que estuviese coordinado, es mi percepción, vamos [...] El consorcio de transporte, que más que un gestor único es más bien una imagen corporativa." (Usuario de la bicicleta, Jerez)*

Dada su corta trayectoria, poco más de una década, el Consorcio sólo cuenta con una memoria publicada, a la cual hemos acudido para presentar los datos que

<sup>8</sup> El CMTBC está formado por varias administraciones: la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Cádiz y un total de 10 Ayuntamientos. Siete de ellos son entidades de pleno derecho en el CMTBC, como son Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Puerto Real, Rota y San Fernando. Encontrándose las tres localidades que se incorporaron con posterioridad, Medina Sidonia, Arcos de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda, acogidas a un convenio de actuación preferente.



aquí se recogen. Entre los objetivos prioritarios del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, recogidos en dicha memoria, se encuentran:

- Planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios de transporte de interés Metropolitano.
- Coordinación de los servicios, infraestructuras e instalaciones de transporte, con promoción de la imagen unificada del Sistema de Transportes en su ámbito territorial.
- Cooperación en materia de prestación de Servicios de Transporte, así como, en la construcción y explotación de infraestructuras e instalaciones de interés Metropolitano.
- Establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.
- Gestión de los Servicios de Transporte que se le atribuyan o encomienden por las administraciones consorciadas, incluyendo su participación en el ejercicio de las funciones de inspección.
- Propuesta de establecimiento de tasas, precios públicos y contribuciones especiales, de conformidad con la legislación vigente, relacionados con el ejercicio de sus actividades y servicios.
- Promoción del Transporte Público.

El CMTBC ofrece a sus usuarios la posibilidad de desplazarse en varios medios de transporte; autobuses interurbanos, servicio marítimo, servicio ferroviario y bicicleta<sup>9</sup>.

### 2.5.3. Transporte marítimo.

La Bahía de Cádiz cuenta con elevada presencia de puertos, ya sean comerciales (Cádiz, El Puerto de Santa María), pesqueros (Cádiz, El Puerto de Santa María, Rota), militares (San Fernando, Rota) o de astilleros (Puerto Real, Cádiz). El aprovechamiento de la lámina de agua de la Bahía como recurso para el transporte metropolitano no es una propuesta novedosa pues, aunque en otras épocas su presencia ha podido llegar a ser un hándicap en cuanto a la consolidación de la interconexión entre las distintas localidades que la conforman, existían prece-

dentos como el antiguo *vaporcito* que unía Cádiz con El Puerto de Santa María y con Matagorda. Desde el año 2006 el CMTBC ha recuperado esta tradicional forma de transporte colectivo con la implantación de una línea marítima con desplazamiento en catamarán. De esta forma se reduce el tiempo de los viajes a la vez que se disminuye la contaminación ambiental, además de descongestionarse parte del tráfico viario terrestre. Este servicio está fundamentalmente pensado en buena medida para las personas que se mueven por motivo de trabajo, estudios o compras pues su frecuencia disminuye considerablemente los días no laborales y los fines de semana.

Existen cuatro catamaranes que ofrecen servicio a dos líneas; Cádiz-Rota y Cádiz-El Puerto de Santa María. Todas las embarcaciones permiten la posibilidad de transportar tanto bicicletas como ciclomotores de pequeña cilindrada (seis y cuatro respectivamente) para favorecer así la intermodalidad en el transporte metropolitano. Esta iniciativa ha tenido una buena acogida entre la población ciclista de la Bahía. Sin embargo, la valoración del servicio intermodal que ofrece el catamarán difiere entre los ciclistas que se han desplazado con su propia bicicleta en la línea marítima. Mientras unos lo ven como un gran avance, otros creen que es una actuación que se queda más en el plano teórico que en el material, pues aunque se pueda acceder con la bicicleta, ésta no tiene un lugar especialmente diseñado para su almacenaje.

### ***Bicicletas Metropolitanas.***

En el año 2006 el Consorcio implanta el programa +BICI, a través del cual, los usuarios de la red de transporte metropolitano que hayan viajado con su tarjeta del consorcio ese mismo día pueden acceder al uso gratuito de este servicio. Esta iniciativa surge para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte complementario al uso del catamarán, ya que en ellos, como hemos visto antes, hay una disponibilidad de plazas limitadas para bicicletas. Con este servicio, lo que se pretendía en sus inicios, era ofrecer la posibilidad de llevar a cabo desplazamientos intermodales de catamarán y bicicleta, sin necesidad de disponer de viajar con bicicleta propia. Para poder llevar a cabo el **proyecto +BICI**, la terminal marítima de Cádiz tuvo que experimentar un proceso de acondicionamiento, pues la prestación de éste servicio requiere la disponibilidad de un recinto cerrado y cubierto para el almacenamiento de bicicletas. La terminal de Cádiz fue acondicionada tanto para albergar a las bicicletas del servicio de préstamo gratuito como para las bicicletas de los particulares, ofreciendo así un espacio seguro para aparcar sus vehículos a todos aquellos usuarios que así lo soliciten. Con posterioridad han entrado en funcionamiento el servicio de préstamo de

<sup>9</sup> Entre servicios urbanos e interurbanos el CMTBC dispone de 61 líneas terrestres con una flota compuesta por 102 autobuses, 60 de los cuales prestan servicio de manera permanente (Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz, 2011)

bicicletas en El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Chiclana y Rota (2013). Con motivo de la reciente inauguración, en septiembre de 2014, de la Escuela Superior de Ingeniería en Puerto Real, a la espera de la implantación en el campus de un servicio público de bicicletas por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz ha puesto a disposición del conjunto de la comunidad universitaria dos puntos de préstamo del programa +BICI ubicados junto a la Facultad de Ciencias y la nueva Escuela Superior de Ingeniería. Se trata de facilitar tanto la movilidad de la comunidad dentro del campus, como la combinación entre los distintos modos de transporte metropolitano. Las limitaciones actuales de este servicio están relacionadas con la escasez de bicicletas, pues cuenta con una flota de 80 unidades, y el horario de préstamo, que requiere de la presencia de un trabajador que gestione el trámite, por lo que sólo están disponibles para el alumnado en horario de oficina de lunes a viernes.

## 2.6. Algunos apuntes históricos sobre el uso de la bicicleta en la Bahía de Cádiz.

La bicicleta, tal y como la conocemos hoy, tiene su origen en Inglaterra. El londinense John Kemp Starley patentó en 1885 la Rover Safety Bicycle, un vehículo con dos ruedas de igual tamaño que se movía gracias a una cadena que iba conectada a los pedales, aunque no obstante existían ya algunos precedentes de este vehículo de dos ruedas (Bravo 2014). Al revisar la presencia de la bicicleta en Andalucía algunos autores identifican tres grandes momentos a lo largo de su historia. Es en las primeras décadas del siglo XX cuando la bicicleta toma peso y presencia tanto en los desplazamientos privados como entre distintos oficios públicos como la Guardia Civil o el Cuerpo de Correos y Telégrafos. Su presencia era abundante en las zonas llanas y perillanas del valle Guadalquivir, en el Surco Intrabético y en las zonas costeras (Consejería de Medio Ambiente 2004). En estos primeros años, los pedales se convirtieron en una de las formas predilectas de paseo de las clases acomodadas y en medio de transporte y de trabajo de la población menos pudiente. El segundo momento álgido de la bicicleta llegaría en los años sesenta y setenta, en la que los numerosos éxitos de Bahamontes, Ocaña, Fuentes o del egabrense Antonio Gómez del Moral, popularizaron su uso deportivo. La tercera etapa se correspondería con la llegada de las bicicletas de montaña, con un precio bastante económico y asequible para gran parte de la población, la década de los ochenta (Consejería de Medio Ambiente 2004; Sanz, Pérez y Fernández 1999). Sin embargo, como ya hemos mencionado, los humos con sabor a progreso del vehículo privado le fueron, progresivamente, ganando la partida a la bicicleta.



Repartidor en bicicleta en los alrededores de la Fábrica de Tabacos, La Laguna (Cádiz).

Fuente: Hemeroteca Diario de Cádiz.

### Y aterrizando en nuestro caso de estudio nos preguntamos ¿Cuál ha sido la realidad de la bici en la Bahía? ¿Cuál ha sido su historia?

Antes de tratar de responder a estas cuestiones debemos decir que existe la historia con mayúsculas y las historias con minúsculas, la primera es un relato elaborado desde el poder hegemónico de cada momento en el que se han seleccionado aquellos elementos que se consideran característicos o representativos de una realidad concreta en un momento social, económico y político determinado. Si la historia con mayúsculas es el resultado de una mirada determinada, la de aquellos que ostentan el poder, y por ende, el conocimiento "objetivo", las historias con minúsculas son las de numerosos/as protagonistas que, desprovistos de ese poder suman un conjunto de vivencias no menos relevantes socialmente. Como se puede intuir tras la exposición de este planteamiento, el rastreo acerca de la presencia de la bicicleta en general en Andalucía y concretamente en la Bahía, no ha sido una tarea fácil, es una de esas historias con minúsculas. Poco hay escrito sobre la importancia que tuvo la bicicleta hasta mediados del siglo XX en la Bahía, sin embargo, aún está muy presente en la memoria de las gentes la imagen de los trabajadores que se desplazaban de unos municipios a otros de la bahía en busca de su jornal. A través de las letras de carnaval, elemento a través del cual el pueblo relata sus vivencias cotidianas, describe realidades y sirve de

instrumento para la crítica social, hemos podido encontrar el siguiente homenaje a los obreros que se desplazaban en bicicleta de un pueblo a otro.

*Vienen desde Chiclana  
y de otros pueblos  
hombres en bicicleta a trabajar,  
y el día que hace levante, pa qué les cuento,  
después harto cemento  
darle al pedal.  
Cuando llegan a casa  
van agotados  
después de haber almorzado  
morcilla y pan.  
Le da un beso a sus hijos ya acostados,  
se comen, si lo tienen, otro bocado  
y a las seis de la mañana vuelta a empezar.  
Si a esto se le llama vida  
que venga Dios y lo vea,  
parece hasta mentira  
lo que un pobre se ajetrea.  
Da pena verlos en fila  
tristes por la carretera,  
sin más luz de esperanza  
que les dé vida  
que el faro que alumbrando  
va su vereja  
Hombre de Dios que luchando  
lleva una vida completa,  
tú también vas llevando  
la cruz a cuestas  
aunque la cruz se llame  
tu bicicleta.*

Letra de tanguillo del coro "Los abanicos", letra del Tío la Tiza (1897)

En sus inicios la adquisición de una bicicleta era algo que no estaba al alcance de todas las familias, su uso estaba asociado como elemento de ocio para las familias más pudientes o bien, más tarde, como un vehículo para el desplazamiento de los trabajadores asalariados, para estos últimos, la adquisición de la misma suponía un importante esfuerzo económico.



Monumento al trabajador chiclanero. Fuente: Imagen propia.



Imágenes de hombres en bicicleta en Cádiz. Fuente: Asociación de Vecinos Cádiz Centro.



*"¡Hombre que si la cogía! Yo fui becario de astilleros de Cádiz, en esa época de mi llegada a Astilleros dieron unas bicicletas BH, me parece que eran 4 pesetas al mes lo que te iban descontando del sueldo. Entonces no había coches, había que dar toda la vuelta [...]. En Puerto Real estaba interno, luego ya hice la maestría y convalidé la maestría industrial con el FP [...]. Ahora es la botellona, pero antes era la marcha de la bicicleta, yo lo pasaba bien allí" (Trabajador de Astilleros, Cádiz, 75 años)*

*"Yo cuando he pasado con el coche con mi padre por el monumento ese, mi padre me lo ha dicho: 'Eso como tu abuelo, tu abuelo iba a Astilleros en bicicleta, iba al campo en bicicleta... y digo: ¡No veas las pechás que se daba!' (Ciclista deportivo, Cádiz, 43 años)*

Lo anterior contrasta con el hecho de que la bicicleta fuera en sus inicios, como decimos, un objeto elitista, pues sólo lo atesoraban las clases acomodadas. En Jerez es recordada la figura pionera de Pedro Nolasco (1849-1946), primer Marqués de Torresoto y Brivesca, uno de los hijos del fundador de las bodegas González Byass, Manuel María González Ángel. Estudió en colegios de Francia e Inglaterra, y realizó numerosos viajes como representante de dichas bodegas y también como cónsul en varios países. De resultas de ello, fue uno de los introductores en la zona de unos deportes que la burguesía europea ya practicaba, entre los que se incluía el uso de la bicicleta:

*"Introdujo en Jerez el polo y el tenis y adquirió una de las primeras bicicletas que se vendían en Inglaterra. En las calles de Jerez, los viandantes se pasmaban viendo a ese hombre pedalear sobre el empedrado aquel 'artefacto' de gigantesca rueda delantera" (J. P. Simo. Diario de Jerez, 27/01/2013)*

A finales del siglo XIX entran en funcionamiento los Astilleros de Matagorda. Esta actividad se establece en unos terrenos situados entre el Castillo de Matagorda y el Caño del Trocadero, a varios kilómetros de distancia de los núcleos urbanos de Cádiz y Puerto Real. Los trabajadores, en un primer momento vivían en el barrio obrero que se construyó en las inmediaciones para tal fin pero, a medida que el volumen de trabajo aumentaba, también lo hacían la plantilla y sus necesidades de movilidad. El ferrocarril, el vapor del dique y las bicicletas eran las principales formas de desplazamiento para estos trabajadores que iban y venían a diario desde los municipios colindantes como Cádiz, Puerto Real o Chiclana (Parias Durán y Luna del Barco, 2002).

*"Es curioso que cuando estaban los astilleros a pleno rendimiento, que había cinco mil empleados ahí... ¡La gente venía a trabajar en bicicleta desde Chiclana, desde Puerto Real...! ¡Es que no había coches!*

*De hecho hay letras por ahí de chirigotas de pequeño que yo recuerdo, creo que era de Paco Alba, el famoso letrista este, comparsero que hablaba de los que venían a*

*trabajar en bicicleta ¿Es que tú te imaginas venir desde Chiclana, desde Medina... por la carretera?*

*-Si es que antes la gente no podía plantearse tener un coche, y los que podían se planteaban tener una bicicleta ¡Que tampoco todos! Si es que antes era la primera opción de desplazamiento*

*-Mi padre iba a trabajar en bicicleta, nosotros teníamos la casa aquí al lado pero en verano teníamos... bueno yo no la conocí porque hubo una explosión en el año cuarenta y siete, explotaron unas minas donde está el Instituto Hidrológico, ahí en San Severiano, por lo visto habría algún arsenal y se fue medio Cádiz a la mierda, entonces mis padres había una colonia... bueno San Severiano antes era playa, no había el relleno que hay ahora, la playa estaba ahí mismo, entonces mis padres se iban en verano allí, mi padre venía aquí a la tienda, a la calle san Francisco venía en bicicleta. A ver, es que cuando yo era pequeño (risas) yo creo que en Cádiz había dos coches creo, es que no recuerdo más, dos o tres coches, vamos de cuatro médicos así..." (Pareja de cicloturistas, Cádiz)*

*"Antiguamente todo el mundo iba en bicicleta, que no había coche, no había motos. Como en la época de mi abuelo que la gente iba en bicicleta a los pueblos a trabajar y en vez de seguir esa rutina... ¡Ha sido todo lo contrario! Tecnología, coche, moto, bicicleta de batería ¡Comodidades!" (Ciclista deportivo, Cádiz, 43 años)*



Artículo publicado en prensa en la que aparece el arquitecto jerezano Francisco Hernández Rubio retratado con su bicicleta y su automóvil (1949). Fuente: Imagen propia tomada en la exposición "Arquitectura de una mirada"

Como ya ha quedado patente más arriba, hasta mediados del siglo XX, la presencia de la bicicleta no era algo baladí en el entorno de la Bahía. Pero la década de los sesenta y los setenta fue una época de cambios, se experimenta un importante crecimiento demográfico a raíz del proceso de éxodo rural. Con el desarrollo turístico e industrial aumenta también la actividad económica de la Bahía y se llevan a cabo numerosos proyectos industriales y urbanísticos que inciden de forma directa en el sistema de ciudades y en su movilidad. En esta época empiezan a resonar con más fuerza las palabras “progreso” y “modernización” y mientras que la bicicleta experimenta un progresivo abandono en su uso, el automóvil se erige como figura clave en esta carrera hacia el “desarrollo”.

La presencia de vehículos a motor es cada vez más fuerte, de hecho en 1963 desaparecería el último tranvía en Cádiz. El motivo argumentado era la mayor rapidez del autobús frente a esta ya “caduca” forma de transporte público, pero lo cierto es que sin la presencia del tranvía se liberaría una gran superficie destinada a aparcamientos. De forma paralela se van desmantelando los principales medios de transporte para los desplazamientos de carácter metropolitano de la Bahía e invirtiéndose en infraestructuras a favor del vehículo motorizado. Hoy, tras varias décadas de impulso y fomento del automóvil en las políticas públicas que ha sido correspondido con un progresivo aumento en el parque de vehículos de los distintos municipios y en la propia configuración urbanística de este contexto, parece ser ya evidente la insostenibilidad de este modelo de movilidad que otorgaba al coche privado un lugar central.

*“Pero al final, cuando analizas un poco el análisis histórico de la evolución de la movilidad, del transporte en la bahía y del modelo de ciudad, y de la configuración del modelo urbano de la Bahía... para mí hay un momento ideal en todo ese proceso, que es en los años 50. En los años 50 la Bahía tenía usos metropolitanos, las ciudades eran pequeñas pero había usos metropolitanos ya porque justamente por los astilleros de Matagorda y todas las soluciones de transporte en esa época eran las bicis que les daban a los trabajadores que iban desde Puerto Real, el vapor del dique, había un vapor que iba desde Cádiz y que además iba hasta Matagorda y había otra gente que no eran trabajadores que también lo utilizaban pa ir a Puerto Real o pa moverse... Entonces había un momento donde lo que había en la bahía de Cádiz eran trenes, barcos y bicicletas y esa era la realidad de la movilidad. Obviamente no había el número de desplazamientos que hay ahora pero cincuenta años después se empieza a hablar ¡Se empieza a hablar! Del mismo modelo, bueno algunas cosas ya sí que se han materializado ¿no? sobre todo con la creación del Consorcio, y se empieza a hablar de trenes metropolitanos, de los barcos ¿no? que empezaron con las líneas con El Puerto...” (Técnico y usuario de la bicicleta, Cádiz)*



### 3. La presencia de la bicicleta en la Bahía de Cádiz.

Según los datos recogidos en la última encuesta domiciliaria de movilidad publicada en el entorno de la Bahía de Cádiz se realizan 2.701 desplazamientos diarios en bicicleta, lo que supone un 0,21 % del total de la movilidad a escala metropolitana (EDM, 2005). Este dato muestra un descenso del 51 % en los desplazamientos respecto a la anterior encuesta (EDM, 1992). Nos sorprende bastante este dato, pues existe una percepción generalizada por parte de la población sobre el aumento de ciclistas en las ciudades del conjunto de la Bahía en los últimos años. Este choque de realidades, la descrita en los datos y la percibida por la población, puede deberse a varias cuestiones. Por un lado, puede que el uso de una herramienta metodológica como es la encuesta sea una técnica poco adecuada para “medir” una práctica como el ciclismo urbano. A raíz del trabajo de campo realizado somos conscientes del posible enmascaramiento de la presencia de usuarios y usuarias ciclistas si los conteos y observaciones no se realizan en los espacios y horarios predilectos para los y las ciclistas. Por otro lado, puede que el escenario ciclista esté experimentando un cambio sustancial en la última década tal, que explique este enfrentamiento entre los datos de los que disponemos y los discursos de nuestros informantes, pues el origen de estos datos es de 2005. No obstante, a la espera de la publicación del análisis de la encuesta de movilidad realizada en 2014, estamos en condiciones de afirmar que el panorama de la bicicleta ha cambiado, y bastante, en esta última década. Así lo perciben, de forma genérica, los distintos agentes sociales con los que hemos tenido contacto durante nuestro trabajo de campo; usuarios/as, no usuarios/as, técnicos/as, políticos/as, empresarios/as, etc. Por lo que podríamos estar hablando del cuarto “boom” de la bicicleta en Andalucía.

*“Ha incrementado una barbaridad, yo soy de aquí, lo que pasa es que yo viví 10 años en Ecuador, volví en el 2011, bueno yo desde el 2001 que me fui hasta el 2011 que volví, no tiene nada que ver, otra ciudad con la bici, no tiene nada que ver.” (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

*“Si te digo un porcentaje (sobre el aumento de ciclistas) te estoy hablando de un 200% un 300 % vamos, yo es que iba por aquí con la bicicleta y no había nadie con la bicicleta, algún chiquillo que paseaba, un dominguero, o alguien de forma pasional, o el ciclista que hace su deporte todos los días, y te los ves to pertrechao con su ropa, su casco... pero usuarios mundanos de bicicleta, de decir, voy a coger la bici por no coger el autobús, por necesidad, eso ha sido exponencial, un boom de la bicicleta.” (Usuario de la bicicleta, 40 años, Cádiz)*

*“Ha aumentado mucho, hace... vamos ni siquiera hace 20, hace 10 años, yo no me cruzaba prácticamente a nadie en bici de aquí al trabajo, y ahora 10 bicicletas, inclu-*

*so más (estamos hablando de un trayecto que va desde el Casco Histórico hasta la entrada de Cádiz).” (Usuario de la bicicleta, 38 años, Cádiz)*

*“Al mismo tiempo que yo percibo que hay más gente en bici por Jerez también percibo que los conductores, y yo también me incluyo como conductor, están más atentos y más respetuosos con las bicicletas. Y eso también es importante.*

*-Es cierto, antes como que éramos más invisibles, y ahora como que te extraña que te cedan el paso. Y dices ‘ostras, me ha visto y tal, ¿no?...’ Esa concienciación que se está dando. También porque somos más personas las que vamos en bici. Y porque hay más infraestructuras... la bici se normaliza, todo el conjunto.” (Representantes colectivo ciclista, Jerez)*

*“Yo supongo que por el tema de la situación económica, la gente están empezando a usar más la bicicleta.” (Usuario de la bicicleta, Puerto Real)*

A la hora de definir el perfil ciclista de la Bahía de Cádiz, basándonos en las distintas observaciones y conteos realizados, hemos encontrado una importante desproporción en base al género en los perfiles ciclista, que se traduce en cifras de un 71 % de hombres frente al 29 % de mujeres. ¿Cuáles pueden ser los motivos de esta desproporción? Lo cierto es que la desproporción en el uso de los distintos modos de transporte en base al género es un fenómeno que no es exclusivo de este entorno en concreto. Diferentes estudios nos muestran las diferencias en la presencia de unos y otras en los distintos medios de transporte (Castilla et al. 2011, Garrard, 2011).

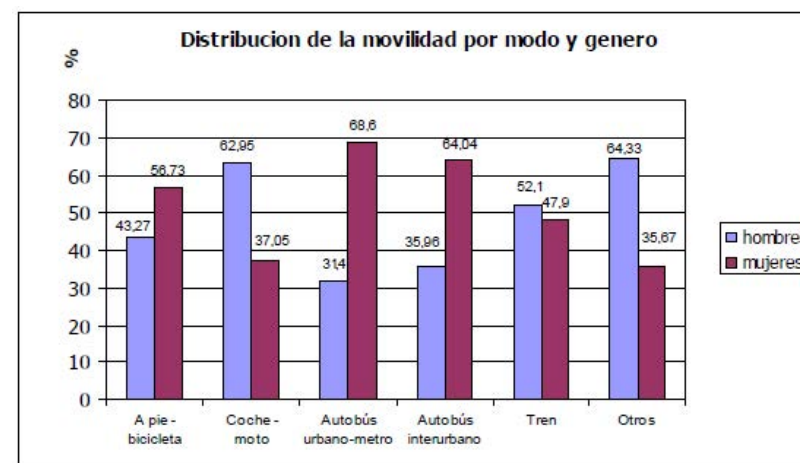


Gráfico distribución de la movilidad por modo y género en Andalucía. Fuente: Castilla et al. (2011)

En lo que se refiere al uso de la bicicleta, la diferencia entre unos y otras parece girar en torno a varias cuestiones. Una mayor percepción sobre el riesgo a circular entre el tráfico motorizado, la gestión de los desplazamientos con niños/as o la autopercepción sobre la falta de habilidades físicas y destrezas necesarias para moverse en bicicleta con seguridad podrían estar actuando como factores limitantes para que determinado perfil de mujeres se suban a la bicicleta.

*"Yo creo que es falta de seguridad... porque claro, por ejemplo, María mi ex, ella monta y eso bien pero le da miedo, no se atreve a ir por carretera." (Usuario de la bici, Cádiz)*

*"- Es que a mí me da mucho miedo a coger la bici con coches, con gente, con todo..."*

*- Ella se agobia un montón*

*- Sí, si me agobio un montón, es que yo soy muy torpe, y con la gente también me agobio..." (Usuarías de la bicicleta, El Puerto de Santa María)*

*"He estado hablando con ella mientras sus hijos participaban en el concurso de dibujo organizado con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, me ha comentado que vive al lado del Hospital y lleva a su hijo al cole por el carril bici de la Avenida Juan Carlos I. Lo toma a la altura de su casa y lo suelta en el cole de su hijo, que está ubicado justo dónde se acaba el carril bici. La pena según me cuenta es que no hay más carril bici, ya que le da miedo ir por la carretera con sus hijos." (Cuaderno de campo, Cádiz, septiembre 2014)*

*"Al salir de la charla le he preguntado a un grupo de mujeres si suelen moverse en bicicleta por la ciudad, la que sostenía a un bebé en los brazos me ha dicho que ella sí que la usa pero que hoy no la ha traído porque venía con su hijo y aún es muy pequeño para montarlo en la bici." (Cuaderno de campo, Cádiz, noviembre 2014)*

A pesar de que, de forma general, los distintos agentes sociales coinciden al identificar la presencia de la bici como una forma de transporte que aún presenta un **carácter marginal** con respecto al resto de formas de desplazamiento, existe consenso en cuanto a los cambios en la diversidad de usos y en la presencia de la bicicleta en el conjunto de la Bahía. Es decir, hay más ciclistas en las calles pero aún hoy son minoría (0, 23 % de la población según la EDM, 2005). Los argumentos aportados a la hora de explicar este proceso son variados. Y hablamos de proceso porque, a pesar de existir un mayor número de ciclistas urbanos, como ya hemos apuntado, la bicicleta tiene aún mucho por pedalear para llegar a ser concebida como un medio de transporte más. Es cierto que existe una mayor visibilización de la bicicleta así como de los usos asociados a la misma, pero aún no podemos hablar en términos de normalización de su uso. De hecho, lo podemos comprobar al montarnos en la bici y tomar cualquiera de las dos avenidas principales de Cádiz (ciudad en la que hemos desarrollado con mayor intensidad

nuestro trabajo etnográfico) por la calzada, tardaremos poco tiempo en escuchar a los conductores regalarnos los oídos con pitidos y "recomendaciones" sobre por dónde debemos circular saliendo de sus desgañitadas gargantas.

*"Yo creo que no hay mucha gente que use la bici, la mentalidad aún no ha llegado [...] la gente en general, yo creo que no la coge por eso, porque no hay cultura de coger la bici, prefiere coger el coche." (Usuario de la bicicleta, 28 años, San Fernando)*

De entre las **motivaciones y beneficios percibidos** sobre la bicicleta como medio de transporte destacan la autonomía, la eficacia, el ahorro económico, la rapidez y los beneficios para la salud y el medio ambiente que esta forma de moverse ofrece tanto a sus usuarios/as, como a la salubridad del propio entorno urbano.

*"Hay bastantes cosas ventajosas de la bicicleta con respecto a los vehículos de motor. Primero; aparcamiento aquí en Cádiz para el coche complicado, pagando si hay pero libre nada, entonces ya, descartamos. Otro punto, contaminación. Otro punto, que no te mueves, no haces ejercicio. El vehículo público, el autobús, sí, lo puedes coger pero es igual, es pagando. Si todo el mundo lo coge es menos combustible, menos vehículos que se cogen, pero se tarda más también. Con una moto puedes sí, puedes llegar antes al trabajo pero es igual, es otro vehículo de motor, contamina y no te mueves. Sin embargo, la bicicleta tú la coges, llegas antes al trabajo, es salud para ti, porque estás haciendo ejercicio, si tienes problemas de piernas, de rodilla, circulación y tal, yendo a un ritmo tranquilo es bueno para la rodilla... Y después aparte no contamina. Y a la hora de aparcarla, evidentemente, si hubiese más seguridad, o más sitios, o se respetase más, la gente yo creo que cogería más la bicicleta." (Usuario de la bicicleta, 24 años, Cádiz)*

Hemos encontrado diferencias en torno a la valoración de la bicicleta como vehículo entre las personas usuarias de este medio de transporte y las que no lo son. Mientras que los usuarios/as de la bicicleta encuentran en este medio de transporte una serie de ventajas con respecto a otras formas de desplazamiento, tal y como lo expresa este informante:

*"Todo ventajas, lo mires por donde lo mires, si sabes montar bien en bicicleta, ya te digo; para llevar las cosas, para llegar antes a los sitios, para ahorrarte dinero en transporte, ¡Todo ventajas por todos lados! El mantenimiento de una bici es mínimo." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

En la percepción de las personas que no utilizan la bicicleta en sus desplazamientos destacan el riesgo que implica, bajo su punto de vista, moverse en bici por la ciudad:

*"Moverse en bici sería lo más cómodo, pero es que carriles bici es que no hay [...] La bici me lo he planteado pero claro, realmente aquí, el carril bici aquí es un lateral, en todo lo que es el paseo y si te quieres mover, que es para lo que yo realmente la necesi-*



*taría, por el centro del pueblo no hay... Entonces no me siento segura tampoco para coger la bici por aquí [...] Una ciudad que no está adaptada a eso no te da seguridad el hecho de cogerla, sí hay mucha gente que la utiliza, pero a mí personalmente que no la necesito porque me suelo mover por el casco antiguo... si la necesitara es para moverme entre calles y no te merece la pena... No, porque primero las calles aquí son muy estrechas, hay muchos peatones, más los coches que se te pueden cruzar... Entonces yo creo que por el centro tardas más moviéndote con la bici que andando.” (Peatona, Cádiz)*

*“Yo me muevo en el ámbito del casco antiguo, yo no soy usuario de la bicicleta porque me da miedo, yo he visto en la página web el carril bici y me salen muchas dudas sobre el miedo que tengo yo de compartir la bicicleta con los coches, eso a mí me da mucho miedo.” (Peatón, Cádiz)*

La bicicleta es un medio de transporte que requiere de ciertas destrezas físicas para poder circular en condiciones óptimas de seguridad, pero que, una vez adquiridas, puede manejarse desde edades muy tempranas, hasta etapas mucho más avanzadas del ciclo de vida. Según Sanz, el porcentaje de población que por edad o condición física no tendría acceso al uso de la bicicleta se cifra en torno al 10 % de la población (Sanz, Pérez y Fernández 1999). Para la persona que se mueve en bicicleta no existen restricciones de horarios salvo los que marcan la propia percepción de seguridad y riesgo que, como veremos más adelante es una cuestión en la que el género y la edad tiene cierta incidencia. El o la ciclista es autónomo en sus desplazamientos, esto genera cierta sensación de libertad al moverse por la ciudad, o fuera de ella.

*“Es que claro, la bici es flipante y para un niño es flipante, si de verdad le das una bici adecuada, es que le da una independencia y una libertad... Mi hijo ha pasado de las motos estas de rueda ancha que esas están muy bien, como primer paso es fantástico también porque esas se mantienen de pie solas, y les dan también mucha autonomía, no corren mucho con lo cual no tienes que correr tanto detrás de ellos (risas). Pero claro, cuando pasan de esa a una bici de verdad, buena, de niño... que va suave ¡y entonces flipan! Y la bici es un disfrute, es libertad, autonomía, es verte que puedes ir más rápido que nadie, es ver a tu padre o no verlo, escucharlo (risas).” (Usuario de la bicicleta y padre, 37 años, Cádiz)*

*“Yo desde que iba al instituto, en el Puerto, iba en bici. Yo era el bicho raro, porque a todo el mundo lo llevaban sus padres al instituto en coche y yo iba en bici, desde el centro de El Puerto hasta el Águila o por ahí. Entonces para mí ha sido como algo también identitario, ¿sabes? que al final forma parte de tu... es también tu libertad también. Porque no puedes coger coche, no tienes moto, pues yo cojo mi bicicleta. Y siempre he tenido una bicicleta, cuando me fui a estudiar igual.” (Usuario de la bicicleta, 40 años, El Puerto de Santa María)*

*“La bicicleta es por ella misma un instrumento emancipador. Nos permite llegar, usando nuestra propia fuerza motriz, más lejos y más rápido que nuestros pies. Esto abre posibilidades infinitas para quien la usa. En una ciudad como nuestras ciudades laguneras esto se traduce en la apertura de un abanico amplio de posibilidades laborales, familiares y de esparcimiento sin requerir un gasto mayor. La movilidad nos hace libres. Un coche nos da más movilidad, cierto, nos lleva más lejos, es verdad, pero muchas veces esa velocidad es aparente y requiere de una inversión cuantiosa y de un gasto de operación elevado. La bici no. La bici es buena, bonita, ligera, rápida y barata.” (Artículo en prensa, 9/3/2014, [http://www.milenio.com/firmas/francisco\\_valdes\\_perezgasga/Mujeres-bicicletas\\_18\\_259354065.html](http://www.milenio.com/firmas/francisco_valdes_perezgasga/Mujeres-bicicletas_18_259354065.html))*

Distintos estudios demuestran que la bicicleta es el medio de transporte más eficaz en distancias superiores a quinientos metros e inferiores a cinco kilómetros (PAB 2013; Sanz, Pérez y Ramírez 1999). La bicicleta facilita los desplazamientos puerta a puerta frente a otros medios de transporte, aunque para ello sea imprescindible contar con un viario por el que poder circular en condiciones de seguridad y un lugar que posibilite el aparcamiento tanto en el lugar de origen como en el de llegada, sin que esto suponga una exposición ante los robos, pues dadas las características de la bicicleta, su sustracción es bastante más fácil que la de otros medios de transporte.

*“Si tuvieras un espacio diáfano para moverte por el centro, seguro que lo haces en bicicleta más rápido que de cualquier otra manera.” (Técnico movilidad, Chiclana)*

*“Cádiz tiene ventajas para la bici, no obstáculos, los obstáculos los tienen ellos –los políticos– pero Cádiz es la ciudad perfecta para la bici. Porque desde la planificación ciclista se consideran siete kilómetros, que curiosamente es la distancia máxima que hay en Cádiz de punta a punta, como el límite de los desplazamientos, más o menos se considera media hora o así... Para que un público general use la bicicleta, ese es el límite de los desplazamientos y resulta que es que las dimensiones de la ciudad son esas, entonces es que realmente sería una ciudad perfecta para la bici.” (Técnico y usuario de la bicicleta, Cádiz)*

En el contexto de crisis multisistémica en el que nos encontramos, en el que las capacidades económicas de la población están bastante mermadas, en especial en el conjunto de la provincia de Cádiz, y los elevados costes medioambientales que se derivan con el auge y la expansión (o imposición) del modelo societario industrializado occidental, la bicicleta se erige como una alternativa con beneficios tanto para el bolsillo de los y las usuarias, como para la salud del/la ciclista y la del propio entorno urbano.

*“Es por la crisis, porque la crisis en ese aspecto de alguna manera te hace reflexionar y valorar cómo te mueves ¿no?... de una manera más libre, aparte de que no tienes pasta para comprarte un coche, que lo que te hace es ser esclavo, ¿no? Y tener que pa-*

*gar el seguro las reparaciones, patatín, patatán... Pues te das cuenta de que... ostras pero si tengo una bicicleta... Y se contagia rápidamente, porque ves al vecino que desempolva la suya y dices ostras... pues yo también me voy a ilusionar, yo también tengo la mía... Y eso es cómo la pólvora, ¿no?” (Representante colectivo ciclista, Jerez)*

*“Ese es el rollo, que en una ciudad como Cádiz ves a mucha gente en bici que ha montado siempre en bici, a ver, hay un factor económico también, la bici es gratis, entonces hay mucha gente que va con el cubo pa mariscar en la Caleta o lo que sea, y va en la bici. Hay también ese rollo ¿no? de que hay mucha gente que usa la bici porque no tiene otro remedio, es un medio de transporte fácil y barato y ya está, y es lo que tienen a su alcance.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

Y es que la adquisición y el mantenimiento de una bicicleta requieren de unos costes mínimos con respecto a los costes anuales de otras formas de desplazamiento, como muestra el estudio llevado a cabo por Sanz, Vega y Mateos (2014):

Vehículo	Coste total, €/100 km
Autobús interurbano	6,5
Tren	8,1
Autobús urbano	6,5
Avión interior	4,9-13,9
Automóvil	18,9

Tabla de costes (euros) individuales del desplazamiento de personas (2012).  
Fuente: Sanz, Vega y Mateos (2014).

*“A mí mi bici me la regalaron, unos amigos que tenían dos bicicletas en un patio... Estaban mojándose, echas polvo [...] Y nada, le tuve que arreglar el sillín porque no tenía la barra, le hice una chapuza y desde entonces que hace... nueve años casi, no me he gastado más que 6 euros en ella (risas). He pinchado dos veces y le he comprado unos frenos [...]. La cesta y el trasportín me los he adaptado yo de segunda mano y así están (risas) en los rastrillos, en los mercadillos estos [...]. Ahora no me hace falta el coche, y es un gasto... Y encima como estoy, bueno como estamos, sin dinero y... ¡Que es un gasto! ¡Puff! Eso se lleva un sueldo; seguros, reparaciones, gasolinas, impuestos, ITV ¡Puff! No creo que el coche aquí en Cádiz sea útil, yo creo que merece la pena alquilar el día que quieras salir por ahí [...]. Cádiz es perfecto para moverse en bicicleta, porque no hay cuestras, es todo llano, hay dos cuestras, tres cuestras ¡Y el ahorro! ¡Y lo que me ahorro en autobús! Yo te digo, tengo que llevar a la niña al conservatorio, al conservatorio ida y vuelta serían casi seis euros... Y yo no voy a estar dos horas allí esperando, tendría que volver otra vez y volver a ir. O sea que serían seis euros ¡Y está a nada! Caminando a lo mejor son quince minutos y en bici son cinco y no tienes que esperar autobús, llegas hasta la puerta del sitio ¡Es que son todo ventajas por todos lados! El que conozca la bici y pruebe a moverse en bici no, tiene otra cosa más que usarla.” (Usuario de la bicicleta, 55 años, Cádiz)*

*“Bueno un coche es muy caro ¡Eh! De dos mil quinientos a cinco mil euros al año cuesta un coche, lo que pasa que ese concepto la gente no lo asume, se cree que es sólo la gasolina, te pones a pagar cosas... es muy inaccesible y si todas esas grandes inversiones (refiriéndose a las grandes obras de infraestructuras para el coche) se desviarán a verdadero transporte sostenible...” (Representante político, Puerto Real)*

A pesar de que el coche sigue teniendo aún hoy bastante relevancia en los desplazamientos intra e inter urbanos, nos hemos encontrado con discursos y prácticas que nos indican que, al menos en el sector de población que tiene cierta relación con la bicicleta, su papel como eje central de los desplazamientos está cambiando:

*“Aquí el coche es imposible, yo el mío lo traspasé ¡Fuera! Mi padre tiene uno y digo, pues cuando me haga falta se lo pido. Yo me muevo en el tren, voy mucho a Jerez por ejemplo y me muevo en el tren. Y voy la mar de bien, me van a recoger a la estación, me pillo un autobús o lo que sea con mis amigas de allí. Y después a la mañana siguiente me compro mi periódico, mi historia, me duermo... Y voy genial y no cojo el coche, si es que ¿Para qué?” (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

*“Tengo todos los carnets de vehículos, incluso pesados, menos autobuses. Yo era maquinista de grúas, he sido maquinista de vehículos pesados, de transporte, [...] Coche ahora no tengo. Yo he tenido siempre furgonetas, por mi trabajo, he tenido tres furgonetas. Bueno, también he tenido coches [...] Ahora no me hace falta, voy en bici a todos lados.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*“El coche lo tengo aparcado aquí y no lo cojo, en Cádiz no lo cojo. Si lo cojo es para irme para San Fernando y por las noches para ir a entrenar a balonmano que juego. Y ya por la noche hace un peazo frío, no voy a coger con la bici porque no te ven [...] Es que aquí no puedes aparcar el coche, es que si yo no tengo el aparcamiento me hubiera planteado hasta trabajar en Cádiz, porque es que ¿dónde lo aparco? Y la mitad de las veces lo tienes que dejar en un sitio medio chungo, te ponen una multa, te la crujen y... Me han multado tres veces, una con grúa, y la de grúa hace nada, 142 con no sé cuánto la grúa, más 80 de multa, aro... Aquí el coche es una locura, en el casco antiguo no se puede utilizar el coche y en la parte nueva medio, medio, pero se puede aparcar por lo menos. Aquí es que nadie coge coche.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*“Yo soy un vecino del centro histórico, me desplazo a mi trabajo en bicicleta pero en mi familia tenemos un coche, que por cierto lo tenemos aparcado en Cortadura, porque en el Centro es imposible.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

Sabemos que el protagonismo de la bicicleta en la población universitaria suele superar el de otros colectivos, llegando a convertirse, como ha demostrado el caso sevillano, en un significativo agente impulsor (SIBUS, 2014). En nuestro caso, si bien se percibe un uso significativo, destacamos dentro de dicha población a un colectivo concreto: el de los estudiantes extranjeros. Se trata de estudiantes

generalmente vinculados a programas internacionales (de entre los que destacan los de origen europeo, Erasmus y similares), con el consiguiente “efecto contagio” que sus hábitos ciclistas aquí importados hayan podido tener en el “rescate” de la bici de los trasteros y garajes. Por otra parte, las alusiones a Holanda, Bélgica o Alemania han sido bastante recurrentes en las distintas entrevistas que hemos realizado, referidas a ámbitos universitarios y también a las prácticas de turistas extranjeros, lugares que son los principales referentes europeos en cuanto a modelo a seguir para la normalización del ciclismo como modo de transporte en las ciudades.

*“En Europa en países con una meteorología mucho peor que esta, la gente se mueve en bicicleta y está lloviendo todo el puto día. Vas a Holanda, vas a Alemania, vas a Suecia y joder, la gente se mueve en bici. Tiene por dónde ir, hay cultura, y en este caso yo creo que el gasto en infraestructura, porque muchas veces es la pescadilla que se muerde la cola. Muchas veces la gente te dice, es que hay muy pocos ciclistas, hay muy poca gente usando la bici, con lo cual ¿Para qué te vas a gastar dinero en infraestructura? Claro, pero es que hay pocos por eso, porque la infraestructura no es buena. Si tú pones una infraestructura cómoda, bonita, organizas una ruta, un paseo... Independientemente de cómo uses la bici, un uso más lúdico o un uso más de trabajo, estudios, etc. Si tienes una buena infraestructura, se te va a llenar. Sevilla es un ejemplo, han invertido, han complementado con una red de préstamos...” (Técnico administración local, 40 años, Chiclana)*

*“En Bélgica y en Holanda hay una red autónoma inmensa y tiene sus semáforos, sus túneles, sus carreteras paralelas a las autopistas... de todo”. (Usaria de la bicicleta, 50 años, Entorno de la Bahía; Cádiz/Puerto Real)*

Tampoco debemos pasar por alto las constantes alusiones al éxito de la experiencia de Sevilla, los y las ciclistas se preguntan, siempre teniendo en cuenta los matices y particularidades - destacando el caso especial de Cádiz, una ciudad que en realidad es una isla-¿Y si en Sevilla ha funcionado, aquí por qué no lo vamos a conseguir?

Hay discursos en los que también podemos identificar una concepción acerca de la situación actual del uso de la bicicleta enmarcada dentro de una corriente más amplia y genérica como es la moda del deporte. La fragmentación entre el tiempo de ocio y el tiempo de trabajo que se consolida con el triunfo del capitalismo en las sociedades modernas, ha ido calando en las formas de planeamiento de las ciudades en las que vivimos. Las llamadas “rutas del colesterol” son espacios, entendiendo el concepto de espacio en el sentido en el que lo hace Del Valle, como “áreas físicamente delimitadas bien por las actividades que se llevan a cabo, la gente que los ocupa, los elementos que lo contienen o los contenidos simbólicos que se le atribuyen” (Del Valle 1991 ) con cada vez más presencia en nues-

tras ciudades, al asomarnos a las orillas de ríos, los paseos marítimos o algunos espacios periurbanos podemos ver a una gran cantidad de personas de distintas edades -tanto solas como en compañía de amigos/as o de sus parejas-andando, corriendo, montando en bicicleta, o incluso haciendo uso de los llamados “gimnasios al aire libre”.

*“Sí, hay zonas que se quedan sin carril-bici para la población que tiene, pues como te he dicho la población se ha ido extendiendo a la periferia, y ahí hay poco carril-bici, sobre todo la zona este. Solo tenemos la avenida de Arcos y la avenida del Colesterol...”. (Usuario de la bicicleta, 40 años, Jerez)*

*“¿Todo el mundo tiene su ruta del colesterol! ¿Por qué no vamos a poder tener nosotros la ruta del colesterol? Y si no me puedo pasar montada pues paso andandito, ¡Y ya está! Y me lo cruzo” (Usaria de la bicicleta, 38 años, Cádiz)*

*“He notado mucha más gente en bicicleta de un tiempo a esta parte, cada vez se van más bicicletas, yo creo que es la moda del deporte, como cuando le dio comprar palas de pádel a todo el mundo y todo el mundo teníamos una o dos palas de pádel en su casa, ahora todo el mundo tiene una o dos bicicletas en su casa. Yo creo que es una cuestión de moda, ayuda mucho la socialización del coste de la bicicleta, que te la vende Decathlon y te la vende baratísima. Solo tienes que irte a ver los expositores de bicicleta de las tiendas, cada vez son mayores, es brutal. ” (Técnico administración local, Cádiz)*

*“Hay más movimiento de deportes en general, o de pseudodeportistas de estos de temporada. Yo creo que se está volviendo a hacer un montón más de deporte, más en la naturaleza, estilo bicicleta, estilo triatlón y se están quitando más del fútbol, y más que nada los puretas. Yo mi teoría es que antiguamente el que cumplía treinta y tantos, se casaba y se iba al bar el tío, y la mujer se quedaba en la casa. Y ahora están cambiando el bar por la bicicleta y por hacer algo más de deporte, hay más culto al cuerpo [...]. Yo creo que es por un escape, hombre y que está de puta madre porque ha quitado un montón de gente de los bares, de alcoholicos que había antiguamente, y por modita. Todos los deportes están por moditas, igual que está ahora la modita del pádel”. (Usuario de la bicicleta, 33 años, Cádiz)*

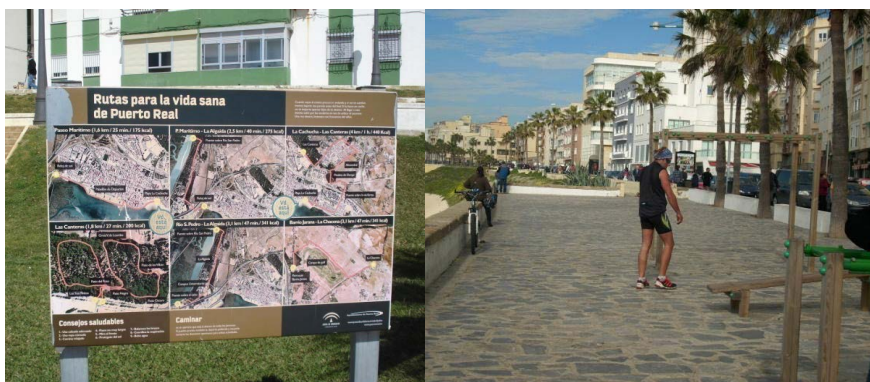


Imagen con cartel informativo sobre rutas saludables instalado en la playa de la Cachuca (Puerto Real) e imagen del Paseo Marítimo de Cádiz. Fuente: Imágenes propias.

### ¿Está la bici de moda o está llegando para quedarse?

Es cierto que las bicicletas tienen cada vez más presencia en las calles de la Bahía, estudiantes, trabajadores, pescadores, incluso algunas empresas de mensajería la utilizan para desplazarse a escala urbana e interurbana. Y no sólo en movimiento, también nos encontramos bicicletas utilizadas a modo de reclamo publicitario en pequeños comercios, bares, hostales, e incluso haciendo de imagen de algunos partidos políticos. En base a esto podríamos decir que, en efecto, la bicicleta está de moda, tiene tirón, pero no sólo podemos entender su presencia como algo transitorio que atiende a una forma de consumo inmediato y que podría ser algo efímero y pasajero. El aumento de bicis y sus diversas maneras de estar en nuestras calles se debe no sólo a su mayor aceptación social sino a su funcionalidad como medio de transporte, sobre todo en ciudades pequeñas como las que conforman la Bahía.

*"Yo creo que se trata de una moda, si además la gente lo prueba y el que lo prueba le gusta... Aquí tenemos gente que viene en bicicleta, tenemos un compañero que tiene acceso a un trasterito que hay abajo y lo guarda ahí!" (Técnico administración local, Cádiz)*

*"Yo creo que ha habido un momento de así de moda, que era guay ir en la bici... yo tampoco conozco bien... de hecho yo creo que en Cádiz no creo que haya un boom de este tipo (refiriéndose al uso y consumo de las fixies) porque ni el nivel de consumo, o sea puede haber un algunas personas que consuman ese tipo de bicicletas y tal pero no hay un nivel adquisitivo, como que haya un grupo grande de gente que... algunos así, pero esa gente tú ves en seguida que si es por moda dejan de usarla y en seguida la venden [...]. Yo creo que el movimiento de bicis en la ciudad ahora mismo*

*va por otro lado, no está tanto la moda como una apuesta de rentabilidad, de salud y de ciudad diferente." (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

### 3.1. Valoraciones sobre el estado del viario y las infraestructuras ciclistas entre los municipios de la Bahía.

La Bahía de Cádiz es una de las aglomeraciones urbanas andaluzas que presenta mayor longitud en vías ciclistas con función de movilidad urbana (25,55 m/hab según el PAB, 2013). Aunque nuestro estudio está centrado en el uso de la bicicleta a escala urbana, también es preciso destacar la importante presencia de vías ciclistas destinadas a fines recreativos, de ocio y deportivos en el entorno de la Bahía<sup>10</sup>, base importante del sector ciclista de la zona y de una actividad emergente como es el cicloturismo que se presenta además con una fuerte potencialidad para el desarrollo económico local.

Las características de los distintos trayectos de carril bici presentes en el Área Metropolitana de la Bahía responden a un planeamiento sectorializado, las distintas intervenciones que se han venido llevando a cabo no atienden a un modelo integrado de fomento de la bicicleta ni a nivel metropolitano, ni urbano. Con el Plan Director de Fomento de la Bicicleta en la Bahía que ha elaborado el Consorcio Metropolitano de Transportes se pretende, en parte, solventar esta carencia. Como ya esbozamos, el problema principal que identifican los técnicos y los representantes políticos municipales que muestran cierta sensibilidad con la movilidad ciclista, están relacionados con la falta de financiación de este tipo de intervenciones y la voluntariedad de la aplicación de las mismas. Ya sean las recogidas en el Plan Director de Fomento de la Bicicleta o en los propios Planes de Movilidad Urbana Sostenible municipales.

*"Los inconvenientes que le veo (al Plan Director de Fomento de la Bicicleta en la Bahía) es la falta de concreción en la financiación. El capítulo de financiación está totalmente huérfano y sin dinero, desgraciadamente, se hacen pocas cosas hoy día" (Técnico administración local, Chiclana)*

*"En Puerto Real la clave es aplicar el PMUS porque el PMUS es un documento muy bueno que los políticos de aquí lo tienen en un cajón. La única medida que han aplicado, que esa es la única duda que me genera a mí, ellos hablan de aparcamientos disuasorios, porque el PMUS planteaba hacer aparcamientos disuasorios en algunas zonas, que a mí me parece muy bien. Pero uno de ellos era la zona de todo el frente marítimo y eso es un poco atraer coches al centro. Y es lo único que han hecho, cada vez que ha habido un tipo de evento o algo, abren incluso las zonas peatonales de*

<sup>10</sup> Las áreas metropolitanas de Málaga y la Bahía de Cádiz suponen la mitad del conjunto de vías ciclistas destinadas a uso de ocio y recreativo por el Plan Andaluz de la Bicicleta a nivel autonómico (PAB 2013)



*paseo marítimo y venga a entrar coches, al final es fenómeno de atracción, lo único que han hecho. Pero regular el tráfico, fomento del uso de bicicleta, aparcamientos disuasorios [...] Hace falta inversiones para muchas cosas, lo de las aceras a nivel... es lo que pasa en todas las ciudades, se construyeron en su momento para personas y para carros... y luego invadió el coche, entonces aquí tenemos zonas donde la acera es así y la gente no puede andar, eso habría que ponerlo todo a nivel pero eso cuesta mucho dinero. Todo eso lo expone el PMUS y habría que hacerlo y aquí no se ha hecho lo suficiente.” (Representante político, Puerto Real)*

### 3.1.1. Sobre la ciclabilidad entre los municipios: La importancia de las conexiones metropolitanas y de los desplazamientos intermodales.

Según los datos ofrecidos por la EDM del 2005, el 1,6% de los desplazamientos en bicicleta registrados en la misma necesitaron de la combinación entre la bicicleta y otro medio de transporte para llegar al lugar de destino. En nuestras observaciones hemos podido constatar como el tren es el medio de transporte interurbano predilecto para salvar las distancias metropolitanas con la bicicleta, aunque el catamarán juega también un papel fundamental en los desplazamientos intermodales. Y es que la realidad de la intermodalidad en la Bahía es tan compleja como necesaria para moverse por un entorno como éste, a caballo entre mar y tierra firme.

Especialmente significativo es el caso de las conexiones de Cádiz con el resto de la Bahía, los ciclistas y en general, las personas que no utilizan el vehículo privado como medio de transporte habitual se sienten cautivos en sus propias ciudades en lo que a movilidad se refiere.

*“Llevamos todo el siglo, desde que se instalaron los coches en las ciudades, promocionando que la gente se mueva en coche, con toda la política de inversiones en infraestructuras y entonces estamos atrapados, el usuario del transporte público es un usuario cautivo, o lo usa porque no tiene otra posibilidad, o es gente que está muy convencida y concienciada. Lo que hay que conseguir con este cambio de políticas, ya sea este tema de la bicicleta, o de infraestructuras, es variar eso, que el transporte público sea competitivo. En Cádiz es escandaloso porque el Ayuntamiento se sustenta de los aparcamientos económicamente, entonces ellos no quieren disuadir el uso del coche ni mucho menos, son sus ingresos, y mira que hay un transporte público por la ciudad, que es pequeña, con una población muy concentrada, los autobuses están bien, funcionan bien. El tren no se consiguió que funcionara como un tren tranvía, no se usa a nivel urbano, se usa a nivel interurbano pero en general el transporte público del autobús no es malo, pero aun así el fomento del uso del coche es brutal. Sobre todo habría que incidir en la no entrada de coches a Cádiz y el puente, el puente apunta a todo lo contrario.”<sup>11</sup> (Usuario de la bicicleta, Puerto Real)*

11 El importante sustento económico que ofrecen los aparcamientos para los consistorios locales es un argumento que está bastante presente en el análisis que se realizan desde los sectores más

Precisamente una de las principales demandas de los usuarios y usuarias de la bici es la desconexión entre los municipios de Cádiz y San Fernando, que la hay, pero actualmente presenta un estado bastante deficiente. Así como la conexión directa entre Cádiz y Puerto Real con un viario peatonal y ciclista. La Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz, el único colectivo ciclista actualmente activo en la ciudad, surgió hace ya casi una década con esta reivindicación como base principal del movimiento.

*“La primera reivindicación por la que se originó el movimiento fue cruzar el puente. Y entonces pusieron tres carriles para coches...” (Representante colectivo, Cádiz)*

*“Una de las propuestas tanto de la Asamblea como de nosotros (se refiere al partido político al que pertenece), hemos hecho desde hace tiempo son las viseras laterales en el Puente Carranza, pero desde hace ya años, tú las pones y lo que son vehículos ligeros podrían pasar por ahí, con todo el gasto que hubo con el Plan E, antes de la crisis, bueno cuando empezó, se podían haber hecho cosas.” (Representante político, Puerto Real)*

La conexión directa entre Cádiz y Puerto Real se hará efectiva por vía motorizada con la inauguración del Puente de la Constitución de 1812, conocido como el Puente de la Pepa, pero pese a las primeras expectativas, la posible circulación en bicicleta por esta nueva infraestructura parece ser poco probable. Esta ha sido una demanda respaldada por una gran parte de la población de la Bahía, como muestra el éxito de una campaña de recogida de firmas realizada en el 2008, en la que se reclamaba la implantación de un viario ciclista en el tercer acceso a Cádiz. Esta iniciativa surgió por parte de la comunidad universitaria y estuvo apoyada por el movimiento ciclista local. Se llegaron a recoger en torno a trece mil firmas. Y es que hay un importante flujo de personas que se desplazan a diario entre ambas localidades, mayoritariamente miembros de la comunidad universitaria y trabajadores/as.

*“Con respecto al puente, estamos conectados con San Fernando pero con Puerto Real... una localidad del Río San Pedro con una comunidad universitaria tan cercana como es la de allí de Puerto Real del Río San Pedro, con el puente lo tenemos súper cerquita, es que es una distancia de cinco o seis kilómetros y de ninguna forma han trazado un carril bici ¡Ni con el segundo puente! Desde la UCA hubo un profesor que hizo un trabajo de campo con los alumnos y presentaron entre once mil y trece mil firmas que se presentaron a subdelegación y al ayuntamiento para que se habilitase un carril bici. Pero ellos... como mucho te contestan que no es su competencia, pero bueno, la corporación local es la corporación más cercana al ciudadano, si tú tienes*

sensibilizados con la movilidad ciclistas, cuando ahondan en las causas de la escasa apuesta política, hasta el momento, de sus ayuntamientos por el fomento de la bicicleta (<http://sevilla.abc.es/andalucia/cadiz/20140316/sevi-jerez-casi-duplicara-numero-201403161804.html>)

*once mil o trece mil firmas tú lo que tienes es que trasladarle eso al ministerio porque eso es una necesidad.” (Representante colectivo ciclista, Cádiz)*

*“Hay un profesor en la UCA, que cuando yo estaba trabajando en el otro local se pidieron firmas para que al segundo puente le pusieran carril bici, pedían doce mil, conseguimos quince mil, porque además esto era a todo el mundo repartiendo papeles para rellenar firmas por todos lados, y aun así nos dijeron que no, porque dicen que la altura del puente es demasiado alta y por el viento. Y tú dices, vale estoy de acuerdo, pues habilita el viejo. Y además yo no te digo ya ni que sea para la bicicleta... para andar, de peatón.” (Usuariu y empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

Este panorama va a cambiar en parte con la implantación de una viario ciclista que discurrirá en paralelo a la vía del tranvía, posibilitando la conexión ciclista entre las localidades de Chiclana, San Fernando y Cádiz mediante un carril de doble sentido que contará con 11,5 kilómetros de recorrido desde Chiclana hasta su llegada a Cádiz (PAB 2013).

### 3.1.2. Los desplazamientos intermodales.

Uno de los criterios principales que se recogen en el PAB en cuanto a la planificación y el diseño de las vías ciclistas es la intermodalidad, ya que la posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte es un elemento fundamental para impulsar el uso de la bicicleta a escala metropolitana. Dado el carácter polinuclear de nuestro caso de estudio, los viajes intermodales cobran especial relevancia a la hora de analizar el estado y potencialidad de esta zona en lo que a movilidad ciclista refiere. Hemos podido identificar varios tipos de desplazamientos intermodales, los más significativos serían los siguientes, si bien prestaremos una mayor atención a los dos últimos:

- Bicicleta pública – transporte público.
- Bicicleta privada – vehículo privado.
- Bicicleta privada – transporte público.



Pescador con su bicicleta apeándose del tren en la Estación de Jerez.  
Fuente: Imagen propia.

Al hablar de desplazamientos intermodales debemos acudir a la figura del Consorcio Metropolitano de la Bahía de Cádiz, un organismo que, como ya hemos detallado, surge con el propósito de mejorar la movilidad y la cohesión entre los distintos municipios que conforman el área metropolitana. No obstante, durante el trabajo de campo y a través de la consulta a diversos agentes locales, hemos podido identificar una serie de conflictos o carencias:

- No existe una coherencia metropolitana en el acceso al transporte público, pues de facto, lo que prima es la viabilidad económica de las distintas instituciones y empresas vinculadas al transporte a escala metropolitana y urbana.
- A nivel metropolitano, la existencia de bonos para estudiantes está sujeta a la voluntad de las administraciones locales, es decir, tan sólo existen en el caso en el que los ayuntamientos hayan firmado un acuerdo con el CMTBC como ocurre en el caso de Rota.
- El servicio +BICI se puede solicitar habiendo utilizado la tarjeta del CMTBC y únicamente en el caso de Chiclana, en el bus urbano.

- Existe muy poca coordinación en los métodos de acceso (tarjetas y bonos) a la oferta de transportes públicos.

Con respecto a la combinación **bicicleta pública- transporte público**, la única posibilidad que existe actualmente de acceder a un sistema de bicicletas públicas es a través del servicio +BICI del CMTBC. Esta iniciativa surge ante la detección por parte del CMTBC de una problemática en la intermodalidad en el uso de la bicicleta privada y el modo de marítimo de transporte metropolitano, el catamarán. Como ya apuntamos, estas embarcaciones permiten la posibilidad de transportar 6 bicicletas y/o 4 motocicletas de pequeña cilindrada. Por lo que, como vemos, la disponibilidad de plazas es bastante limitada.

Este modelo de préstamo se basó en la iniciativa BUS+BICI del Consorcio Metropolitano de Sevilla y a pesar de ofrecer la posibilidad de combinar la bicicleta con el resto de servicios metropolitanos presenta una serie de restricciones. El acceso al uso de la flota de bicicletas está vinculado a la utilización de la tarjeta metropolitana del Consorcio, a excepción del caso de Chiclana en el que también se puede hacer uso de este servicio tras haber utilizado alguna de las líneas urbanas de autobús. Este modelo además no trata de ser un sistema público de préstamo de bicicletas, por lo que tan sólo existe un único punto de préstamo en aquellos municipios en los que está implantado este servicio, a excepción del caso del campus de Puerto Real. No es un servicio que se ofrezca en todos los municipios metropolitanos, pues tan sólo hay puntos de préstamos en las estaciones marítimas de Cádiz, el Puerto de Santa María, Rota, así como en la estación de autobuses de Chiclana y Jerez, y en el campus universitario de Puerto Real. El sistema de préstamo de Puerto Real funciona de una forma particular, siendo un híbrido entre el funcionamiento del servicio +BICI habitual y un servicio de préstamo de bicicletas públicas. El servicio de préstamo es gestionado de forma presencial, por lo que está sujeto al horario de trabajo del personal. Este tipo de restricciones pueden verse explicadas y contextualizadas en el siguiente testimonio de un técnico del CTMBC:

*“Nosotros empezamos con el servicio marítimo en junio 2006, te permite el embarque de ciclomotores y bicicletas en los barcos, pero los barcos tienen una capacidad limitada, entonces nosotros veíamos un problema que el personal del barco dijera: ‘no, mira, no cabe tu bicicleta’, sobre todo en Cádiz. Entonces se nos ocurrió, copiando el modelo del proyecto bus+bici de Sevilla pues poner una base de préstamo de bicicletas en la terminal marítima de Cádiz, asociado fundamentalmente al uso del barco, pero que también cualquier persona que haya viajado con la tarjeta del CM no solamente del barco sino a lo mejor alguien que venga de San Fernando u otro municipio...pues que en la terminal marítima de Cádiz pudiera gratuitamente coger la bicicleta durante todo el día. Ahí empezamos, después lo hemos ampliado a*

*la estación de autobuses de Jerez, la terminal marítima del Puerto y Rota, también tiene Chiclana [...] Nosotros nunca disociamos el uso combinado de ambos modos, nuestra naturaleza es de ente público, de promoción de transporte público, entendemos la bicicleta que es un vehículo privado pero que tiene una oferta pública y está asociada al transporte público. Entonces siempre las condiciones que ponemos es el uso con tarjeta del consorcio.”(Técnico consorcio de transportes)*

## **Bicicleta privada y transporte público.**

### **La bicicleta y el autobús.**

Las posibilidades de llevar la bicicleta en el autobús son bastante limitadas, en caso de no disponer de bodega en la que poder guardar la bicicleta durante el trayecto, el criterio dependerá del propio conductor.

*“El tema de la bicicleta es que, nosotros miramos el reglamento, entonces el reglamento general de transporte es cómo se pueden transportar los bultos. Entonces claro, el transporte de un vehículo, porque al final una bicicleta es un vehículo, dentro de otro vehículo como es un autobús ahí no aparece. Entonces nosotros siempre hemos dicho que la bicicleta es un bulto, entonces los bultos como tales deben ir transportados en el maletero del vehículo. Ahora si el vehículo no tiene maletero, pues las condiciones son las generales, que no moleste, que no interceda, que no quite plazas. Entonces nosotros lo que nosotros entendemos es que en un autobús articulado de Cádiz a San Fernando en hora punta, pues meter una bicicleta es imposible. Ahora, si tú lo que estas metiendo es una bicicleta plegada, y además que está en una funda, que no mancha ¿Qué diferencia hay entre eso y una maleta? Nosotros lo que decimos es que la bicicleta sí se puede meter en los autobuses, si tiene maletero en cualquier caso, porque para eso está el maletero, ahora si el vehículo no cuenta con maletero, pues las condiciones tienen que ser no restar espacio al resto de los viajeros y no molestar. Y una bicicleta desgraciadamente una rueda mancha y tiene una cadena con grasa.”(Técnico consorcio de transportes)*

En los discursos se reconoce la excelente complementariedad entre el transporte en bicicleta y el uso de autobús público, aunque paradójicamente llama la atención la percepción que se tiene desde las entidades administrativas, sobre la bicicleta como un elemento que entra en conflicto directo con el transporte público haciéndole “competencia”:

*“Nosotros lo que vemos en el modo ciclista es que te acerca desde tu casa a la parada más cercana de transporte público, con lo cual te amplía la posibilidad de acceso al transporte público, que ese ha sido siempre nuestro objetivo. En el Plan de Transporte proponemos que existan carriles bici con ciclistas que te permitan dejar tu bicicleta y acceder al transporte público, lo que sí que es una amenaza que existe de trasvase de viajeros de transporte público a bicicletas, y de hecho en otras ciudades ocurre, quizás más en el transporte urbano que en el interurbano. Te voy a poner un ejemplo claro, si tu vienes desde el centro, no tienes bicicleta y coges el autobús y te cuesta un*

euro y pico y te ponen un carril bici, un día como hoy que no hay tráfico... [...] En determinados segmentos de transporte de viajeros colectivos, sobre todo en el urbano, si se le hace competencia. A los taxis no sé, no conozco el sector, pero sí sé que en otras ciudades han visto que sobre todo la población más joven, con menos recursos económicos y que está físicamente más en forma, ante una alternativa ciclista, pues se decanta y abandona el autobús. Eso también tiene un problema económico, porque si hay menos viajeros, menos recaudación tiene el sistema de transporte, sobre todo este problema es del urbano [...] Por eso nosotros apoyamos estas actuaciones para que la bicicleta complemente y aumente la capilaridad para llegar de tu casa, si vives en Chiclana a un kilómetro de una parada de autobús, un kilómetro andando es desagradable, pero en bicicleta es grato y con la climatología que suele haber aquí no es nada deseable hacerlo en cinco o diez minutos." (Técnico consorcio transportes)

Sin embargo, los usuarios y usuarias abogan por un modelo integrador de movilidad que les facilite los desplazamientos con su bicicleta, tanto a nivel urbano como interurbano:

"Esta problemática –el transporte de bicicletas– se da también en los autobuses urbanos del consorcio, que nosotros hemos dicho que por qué no se puede llevar la bici ahí también. Y el consorcio de transporte, que más que un gestor único es más bien una imagen corporativa, pues no da tampoco soluciones." (Usuario de la bicicleta, Jerez)

"Me ha pasado una cosa muy curiosa, que un día me fui a Chiclana con la bicicleta en el autobús, que dejan llevarla vamos, hay autobuses que tienen el maletero grande, no todos, pero los de distancias largas en el maletero grande te dejan meterla quitándole la rueda de adelante para que ocupe menos espacio, entonces como se quita muy fácil la rueda de adelante pues la quito y la llevé. Entonces llegué a Chiclana, hice lo que tenía que hacer y resulta que a la vuelta no había autobuses que trajesen bicicleta [risas]. Entonces me tuve que ir desde Chiclana a San Fernando y coger el tren que también dejan montar bicicletas." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)

## La bicicleta y el tren.

En el caso de la compatibilidad entre bicicleta y tren, los usuarios relatan un uso creciente que contrasta con la existencia de barreras físicas para el acceso de bicicletas a la estación, o casos de atención arbitraria, deficiente e irregular por parte de ADIF en cuanto a la posibilidad de subir la bicicleta al tren, que llevan a la inseguridad del viajero a la hora de saber si podrá o no realizar su viaje:

"Y no metas muchas bicis en el tren, la última ruta que hicimos éramos 18 y ya el seguridad mirándonos así... Os repartís que no sé qué, que no sé cuánto... Hubo un momento en el que querían poner un euro por bici en el tren porque había demasiadas bicicletas ¡Pues señor pon un vagón! Si hay demanda, si hay demanda ponlo porque además te están pagando a ti el viaje ¿Cómo vas a tirar pa' tras? ¡Vamos a tirar pa' lante, macho! Y en Holanda o por ahí hay autobuses que puedes enganchar la

bici, es que yo he visto momentos y casos que no te han dejado entrar una plegable." (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)

"Nosotros también pensamos que esto tiene que ir acompañado por una buena intermodalidad porque si tú vas en bicicleta pero tú resulta que vives en Cádiz o en cualquier puerto de la Bahía, que el ferrocarril era el elemento vertebrador de la Bahía y que unía la Bahía de una manera fenomenal, pues RENFE se tiene que poner las pilas en ese aspecto y tiene que habilitar una zona bien definida, que tú puedas acceder con total normalidad, que sea fácil, ¿no? Ahora la bici es un problema en el tren. [...] Estamos –desde los MMSS– procurando que esa intermodalidad de alguna manera sea duradera, porque ya ha pasado algún percance de no dejar entrar bicicletas al tren y cosas por el estilo..." (Representante colectivo ciclista, Jerez)

"Renfe está poniendo pegajos para el tema de meter las bicicletas, una por plataforma, tiene que ser plegable... en horas punta está saturado, por tanto si tú te metes con la bicicleta, te puedes encontrar que el revisor te diga que con la bici no entras" (Usuario de la bicicleta, Puerto Real)

"En los trenes no hay mucho espacio, hay para dos o tres bicicletas. Y en el autobús no sé cuántas permitirán, porque claro, si un día llegas y está el maletero lleno, no te dejan, o sea que hay una cierta limitación, eso ya no sé hasta dónde... no sé cómo está la ley ahí, yo creo que depende más del propio conductor" (Usuario de la bicicleta, Cádiz)

"Bien salvo que bajes en algún apeadero, porque los apeaderos como tienen los tornos estos, tienes que llamar al telefonillo que hay allí un botoncito para que te abran, y a veces no te abren. Tienes que estar allí una hora hasta que te abran..." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)

Se trata de problemas que se acrecientan en horas punta, para lo cual se argumentan posibles soluciones como el incremento de vagones, o la necesidad de un sistema de alquiler de bicicletas públicas articulado con el transporte ferroviario.

"Entonces en horas punta debería haber más trenes, y debería haber facilidades, un vagón de trenes. Aquí hay dos corrientes, yo creo que se deberían combinar; facilitar para que tú puedas llevar tu bici en el tren pero también un sistema de alquiler público fuerte que tú lo tengas en la puerta del tren." (Representante político, Puerto Real)

## La bicicleta y el catamarán.

Basándonos en las distintas experiencias de las personas entrevistadas, la valoración del servicio intermodal que ofrece el catamarán difiere entre los ciclistas que se han desplazado con su propia bicicleta en la línea marítima. Mientras unos lo ven como un gran avance, otros creen que es más una actuación que se queda más en el plano teórico que en el material, pues aunque se pueda acceder con



la bicicleta al catamarán, ésta no tiene un lugar especialmente diseñado para su almacenaje:

*"Una vez que hice una ruta con una compañera mía, fuimos al Puerto y a la vuelta cogimos el catamarán. La verdad es que eso está muy, muy, bien para la gente que quiera a lo mejor dar un paseo en bicicleta y esté aburrida de Cádiz... porque yo le doy la razón, aparte de que hay pocos sitios (por donde salir en bicicleta en Cádiz) y en verano, además el carril de San Fernando que tú misma has comprobado cómo está..." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"Yo aquí lo único que he visto que han hecho bien es el catamarán, tiene para cinco bicis y aparte está hecho para el trabajador, porque el catamarán está hecho para el trabajador, de hecho los fines de semana hay cuatro nada más, dos por la mañana y dos por la tarde o algo así. Ese para mí es el mejor transporte que han podido hacer para entrar en la ciudad. Después por ejemplo ayer salió algo que lo de compartir coche, que lo quieren regular... Y tú dices ¡Pero vamos a ver! Si es que tú pasas el puente ¡Y es que van entrando de uno en uno! ¡Es una barbaridad!" (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

*"La línea marítima entre Cádiz y el Puerto, o Cádiz y Rota permite llevar tu bicicleta, bueno, solamente admiten, creo recordar que era 6 bicicletas y 4 motos, pero en caso de que no haya motos podían ser 10 bicicletas, vale. Pero es que resulta que la embarcación no está preparada para llevar bicicletas, las bicicletas se colocan en un cuarto de herramientas con maromas sucias y oliendo a grasa. Es decir, que permiten la bicicleta en el barco pero no hay un sitio asignado realmente para bicicletas. Porque cuando a mí me dijeron eso en mi mente me hice la imagen de una especie de amarra bicis con un espacio asignado para la bicicleta y bien acondicionado para la bicicleta. La primera vez que yo entré en un catamarán con mi bicicleta me dijeron, pase usted ahí, ya estoy acostumbrado. El primer viaje me sorprendió, entonces la bicicleta la metí en una especie de pequeña habitación sucia que huele a maquinaria con herramientas y maromas... Y bueno, ahí se puede poner la bicicleta apilada, es decir, que luego viene una segunda persona y la bicicleta la apila sobre la mía, es decir, que la bicicleta no va bien, cien por cien bien, en cualquier zarandeo se caen, o se rozan unas con otras y digo ¿A esto le llaman plan intermodal? Yo veo que es una especie de intento a medias que no llega a ninguna parte." (Usuario de la bicicleta, 40 años, Cádiz)*

### **Bicicleta privada-vehículo privado.**

Uno de los principales problemas de la ciudad de Cádiz en lo referente a la movilidad es la falta de espacios libres para aparcar, hecho que se acentúa en la zona del Casco Histórico. A menudo, la estrategia escogida por muchas de las personas que se desplazan a Cádiz en coche a diario para acudir a su lugar de trabajo es aparcar en la zona de la Punta de San Felipe y desde allí, desplazarse al centro de trabajo por varias vías. Uno de las alternativas empleadas es combinar

el uso del vehículo privado con las bicicletas plegables, ya que pueden guardarse sin demasiados problemas en el interior de los coches. Algunos/as empresarios/as del sector de la bicicleta nos han hecho alusión a la creciente demanda de bicicletas plegables por parte de su clientela, tanto para usarla de forma combinada con el coche, como por las ventajas que este tipo de bicis ofrecen para su almacenamiento en sus casas.

## **3.2. Valoraciones sobre el estado viario y las infraestructuras ciclistas en los municipios de la Bahía.**

A escala municipal encontramos diferencias en los que a promoción y fomento de la bicicleta se refiere en los distintos municipios que integran este entorno metropolitano. No obstante, dado el panorama actual y el estado de los viarios ciclistas y de las infraestructuras asociadas, la bicicleta parece no haber sido protagonista ni foco principal de las miradas de los gestores de lo público en ninguno de estos municipios. Como ya apuntamos, tenemos que rastrear en instrumentos de planeamiento como los planes generales de ordenación urbana (PGOU), en las agendas 21 o en los recientes planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) para encontrar medidas destinadas al fomento y a la incorporación de la bicicleta como medio de transporte urbano, aunque la mayoría de estas propuestas se han quedado más en un plano discursivo que en actuaciones reales y efectivas.



Cartel publicitario sobre la construcción de los carriles bici en Cádiz.  
Fuente: Imagen propia.

*"Pero si es que todo eso está pensado, que se vean los planes que hay en Holanda y en Bélgica, si es que no hace falta inventar gran cosa, si es que es de cajón ¡es de sentido común! O sea eres frágil y tu equilibrio es precario, un bache, una grija, un charco de agua... ¡Te manda a hacer puñetas!" (Cicloturista, 65 años, Entorno de la Bahía)*

*"Hasta ahora lo que se está es arañando. Metiendo un poquito de movilidad sostenible, te meto un carril bici en una ciudad un poquito aquí pero no es una red integral como se ha hecho en Sevilla muy bien. Aquí en la Bahía lo de San Fernando yo creo que es la más grande que se ha hecho y es un poco fiasco. En kilómetros también en Chiclana hay muchísimos, pero el éxito, bajo mi punto de vista, de una red de carriles de bici es el índice de uso. Por muchos carriles que tú pongas para ir a la playa, que está muy bien, pero no está pensado en movilidad sino como ocio, pues no resuelve... y la clave es restringir el uso del coche. Y entonces ahí está el tema." (Representante político, Puerto Real)*

*"No hay un interés por apostar por un nuevo modelo de movilidad, vamos que se nota... es para dar un paseo, para salir el sábado, el día solecito, con los niños... irte por el chato y ya está, pero no, es que no, es que yo me ahorro dinero, es un transporte saludable que además me gusta y que además yo lo hago por una posición política, o sea es una actitud de ciudadanía diferente, yo me quiero mover por esta ciudad que es una ciudad pequeña, sin cuevas, sin pendientes... que es completamente viable hacerlo así, y que serían menos coches, menos gastos. Es un transporte mucho más amable..." (Usuaría de la bicicleta, 38 años, Cádiz)*

*"Tú te lees el PGOU y dices: ¡Si esto es mejor que Ámsterdam! Pero después no se plasma en la realidad, el problema es que esta serie de documentos –PGOU, PMU– no son jurídicamente vinculantes y se quedan en eso, en el discurso." (Representante colectivo ciclista, Cádiz)*

Más bien la percepción generalizada que la población local tiene sobre la postura de las administraciones locales en cuanto a la movilidad, es la de la existencia de una apuesta a nivel político y técnico por el transporte motorizado y el fomento del automóvil como principal medio de transporte de la Bahía.

*"Siempre se escudan en que va a haber un rechazo social a la bicicleta y que no son ellos los que tiene la actitud de rechazo y que claro son ellos los que tienen que bregar con una sociedad que no está preparada o no está demandándolo... y esos estudios demostraban que el obstáculo estaban en ellos mismos, ellos tenían una actitud más conservadora que la sociedad en términos generales. Y no sé, yo creo que también el ejemplo de Sevilla [...] Pero es que el coche es un elemento clave, pertenece al núcleo del sistema, entonces no es cualquier cosa. Entonces detrás del automóvil privado hay mucho, es uno de los principales elementos ideológicos del capitalismo... O sea el coche lo inventó Ford y Hitler que era íntimos amigos, inventaron el coche como lo conocemos hoy, ni para una élite, sino como elemento de consumo para las clases medias y para toda la sociedad y como motor de un modelo económico y todo eso. Y la relación es muy directa, cuando hay alguna crisis económica, lo primeros que*

*caen son las ventas de coches y tal, entonces ahora rápidamente planes para reactivar, porque a su vez generan mucho empleo... es un círculo vicioso. Entonces las políticas contra el automóvil, son imposibles si no nos salimos de ese modelo, al final son mentira todas las políticas que se hacen para favorecer los modos de movilidad sostenible en realidad son pura cosmética, porque no podemos salirnos de ese círculo de petróleo-coche-modelo urbano..." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"Mecanismos hay, lo que pasa es que no hay voluntad." (Usuario de la bicicleta, Puerto Real)*

Al analizar los discursos políticos nos encontramos con dos posturas enfrentadas en cuanto al fomento y promoción del uso de la bicicleta, por un lado, los grupos políticos de corte más progresista apuestan por un modelo urbano y metropolitano en el que la bicicleta guarda una posición prioritaria en el viraje hacia formas más sostenibles de transporte y de ciudad. Y entienden que, dado el éxito que ha tenido el modelo de implantación de la red ciclista en Sevilla, es necesario que las intervenciones se hagan en un corto período de tiempo e integrada en un modelo de movilidad más amable.

*"Pues nosotros en el programa de las municipales de 2011 llevamos el diseño de un carril bici alrededor de la ciudad que era el fruto de un trabajo previo que hubo en el año 2010 cuando se aprobó el PGOU de la ciudad, entonces, fruto del trabajo que hubo previo en esa redacción el PGOU, el grupo al que pertenezco, junto con otros colectivos sociales de la ciudad diseñamos un PGOU alternativo, la propuesta que nosotros planteamos en esas alegaciones al PGOU y que luego recogíamos en el programa eran las propuestas que salieron de la Asamblea ciclista de la ciudad que era un proyecto de carril bici que pasaba por todo el perímetro del casco antiguo, iba recorriendo las líneas principales y establecía líneas perpendiculares por toda la parte nueva, avenida nueva, paseo marítimo, avenida de la Bahía y barriada de la Paz. A fin de cuentas, lo que se planteaba en este PGOU alternativo y lo que se recogía en nuestro programa de 2011 era un carril bici que no era un elemento de ocio sino una elemento de transporte alternativo [...] El caso de Cádiz, aparte ellos esgrimen su negativa a que muchos vecinos del casco antiguo podrían perder plazas de aparcamiento pero nosotros igualmente como grupo político en la oposición, aparte de plantearlo porque la movilidad no se puede tratar desde una perspectiva única, en este caso de la bicicleta, sino de forma global. Planteamos que, aparte de otras medidas como la peatonalización del centro histórico, era necesario que muchos parkings públicos que ya existen, pues tuvieran igualmente esa función social. Planteamos que tanto Santa Bárbara, como Campo del Sur, San Antonio... pero más aún si cabe Santa Bárbara por ser una obra reciente y que en términos de usuarios tiene ratios muy bajos, prácticamente la primera planta está semivacía de forma ordinaria y la segunda ni siquiera se abre, pues tiene que cumplir esa función social." (Representante político, Cádiz)*

En contraposición, los grupos políticos que presentan una línea más conservadora, con los que hemos tenido no pocos problemas para poder acceder a ellos, presentan un apoyo a la bicicleta que podríamos catalogar de superficial. En estos casos, el apoyo a la bicicleta se queda más en un plano propagandístico que real. Algo que ha quedado patente en las numerosas fricciones que han tenido lugar durante el dilatado proceso de negociaciones entre los consistorios de Jerez y Cádiz con la Consejería de Fomento y Vivienda para la implantación de una red ciclista en las respectivas ciudades dentro del proceso de implantación del PAB.

*“Nuestra discrepancia es en el tiempo ¡Porque en Cádiz no puedes hacer 30 km de carril bici en un año! Porque es levantar una ciudad que tiene una superficie de doce kilómetros y medio cuadrados para vivir ¿Dónde hay una ciudad en España con doce kilómetros y medio cuadrados donde vivamos 130.000 habitantes? ¡No la hay! Porque además nosotros tenemos además la servidumbre de costas por un lado y la servidumbre de la autoridad portuaria por otra, o sea que tampoco podemos hacer lo que queramos en lo que es el borde marítimo, a la hora de los paseos, a la hora de ocupación de bienes y a la hora de todo, hasta pa poner una terraza. Nosotros lo queremos hacer y lo vamos a hacer, pero lo queremos hacer de forma que no haya que, es que levantar 30 kilómetros de golpe no lo resiste la ciudad porque aquí el 50 % de los desplazamientos se hacen andando según las estadísticas.” (Representante política, Cádiz)*

Llama la atención la obsesión por el respeto hacia el vehículo privado, al que se sigue privilegiando muy por encima de las propias demandas de la ciudadanía no sólo las voces en torno a la bicicleta sino ante aquellas demandas que tienen que ver con la accesibilidad y, entre estos sectores políticos, el coche se sigue erigiendo hoy día como un símbolo de progreso al que hay que ceder tanto espacio y tantas infraestructuras como sean necesarias y la bicicleta sigue siendo asociada a un perfil minoritario de la población.

*“Porque la gente del casco histórico de Cádiz utiliza, por los niveles de renta, usa el aparcamiento en superficie para aparcar su coche permanentemente porque no sale mucho en coche por la ciudad ¿Por qué? Porque no se desplaza y porque ya quisieran muchos tener el trabajo y los recursos económicos como para poderse desplazarse en coche y salir todos los días a dar un paseo por la bahía en su coche, que no es el caso, eso es lo que nos piden también a nosotros.” (Representante política, Cádiz)*

Ante este escenario, tanto el colectivo ciclista, incluidos los movimientos sociales relacionados con el fomento y la reivindicación de los dos pedales como medio de transporte, como los empresarios y empresarias del sector de la bicicleta ven en la implantación del Plan Andaluz de la Bicicleta una oportunidad para el cambio en la presencia de la bici en sus ciudades.

*“Yo creo que está bien (el proyecto del PAB) la apuesta ha sido fuerte, es la primera vez que se coloca la bicicleta en la agenda política en Andalucía, porque antes había habido iniciativas muy dispersas, el tema este del programa ciudad 21 en Medio Ambiente pero era muy poco dinero, era algo que lo que hacía era simplemente una línea de financiación a proyectos que tuvieran los ayuntamientos, que ese programa pues estuvo así muchos años y en un momento dado se centró en las vías ciclistas porque antes se financiaba cualquier cosa que tuviera que ver con medio ambiente urbano... pero quiero decir que eran cosas un poco dispersas y esto ha sido colocar la bicicleta en la agenda política, y eso ya es muy importante. Y bueno y que la experiencia de Sevilla es positiva, entonces si ese modelo ha funcionado...” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

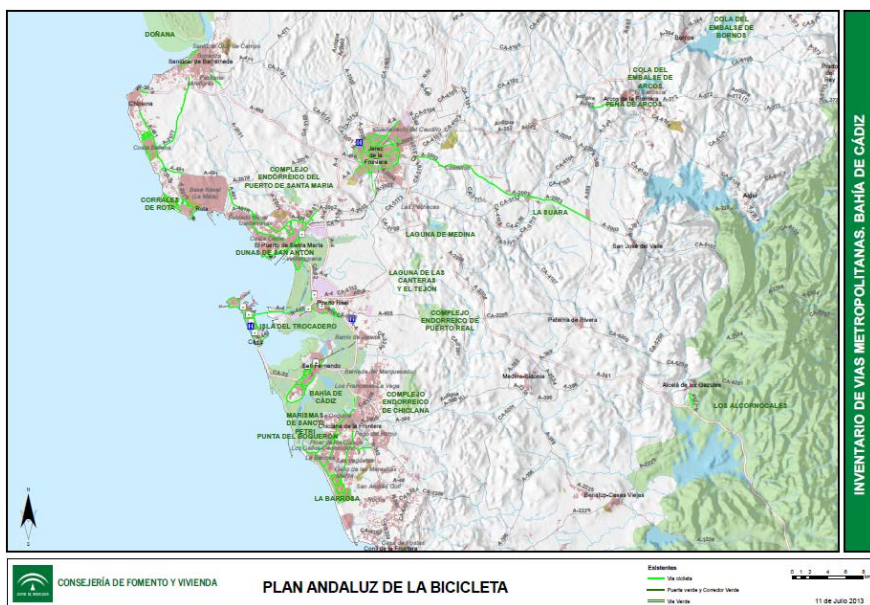
Y reclaman la necesidad de que este tipo de planificaciones y decisiones se hagan partícipes a los distintos colectivos y movimientos sociales que viven el día a día de estos entornos urbanos. Como dice Manuel Delgado<sup>12</sup>, ¿Qué es un puente? Un puente es una persona (o animal) cruzando un puente.

*“¿Por qué es importante que estén la representación por ejemplo de los ciclistas? Porque los que nos movemos en bici somos nosotros en Cádiz, somos los que realmente sabemos la situación y las peculiaridades de la ciudad.” (Representante colectivo ciclista, Cádiz)*

*“Es que una cosa son las decisiones técnicas y otras cosas son las decisiones puramente profesionales, que puede ser académicamente perfecto pero como ni tiene en cuenta la experiencia de los usuarios, que yo llevo 30 años por ejemplo rodando en bici por la ciudad, no en mi infancia, ahora. Entonces claro, esos problemas no se detectan por un técnico en una mesa en un despacho, y eso es lo que pedimos nosotros, que para solventar problemas, no solamente para conseguir ciudades más amables, es absolutamente imprescindible aparte de más ventajoso, tener en cuenta a los usuarios, y los usuarios son los ciclistas. Yo no utilizo por ejemplo la acera bici ni de coña ¿Por qué? Porque está absolutamente mal diseñada y mal ejecutada.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

Como ya recoge el Plan Andaluz de la Bicicleta, existe además un desequilibrio en su distribución, concentrándose el mayor desarrollo del viario ciclista en los municipios de Rota, Jerez, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. De hecho la ciudad de Cádiz que junto con Jerez conforman los dos centros atractores de la Bahía, presenta una de las proporciones más bajas de vías ciclistas en relación al número de calles, 2, 55 % vías ciclistas/ calles (PAB 2013).

<sup>12</sup> Charla sobre urbanismo e ideología, 13 de mayo de 2015, Espacio Tramallol, Sevilla.



Mapa inventario vías ciclistas metropolitanas del entorno de la Bahía de Cádiz. Fuente: Plan Andaluz de la Bicicleta

A continuación pasamos a detallar un análisis pormenorizado de la ciclabilidad de los principales espacios con presencia ciclista en la ciudad, para ello nos hemos centrado en el núcleo urbano de Cádiz ya que ha sido el eje fundamental de nuestra mirada etnográfica aunque, de forma complementaria se han ido incorporando testimonios y observaciones realizadas en el resto de municipios que aportan riqueza y profundidad a esta mirada crítica de la bicicleta en la Bahía.

### 3.2.1. La ciudad en bicicleta.

Hablar de la presencia de la bicicleta en la ciudad en los últimos años es hablar de la reconfiguración de un espacio históricamente modelado según intereses, percepciones y necesidades cambiantes. El resultado de esta tensión entre espacio construido y espacio humanizado ha dado lugar a una configuración territorial con una serie de características, ya detallada en epígrafes anteriores, en la que la bicicleta se va abriendo paso a golpe de pedal entre las estrechas calles del centro histórico, las grandes avenidas de comunicación y busca un encuentro con la “naturaleza” y el mar en los paseos marítimos, las marismas y salinas.

Teniendo en cuenta las características urbanas de la ciudad de Cádiz; acorde con el modelo de ciudad compacta, más por imperativo geomorfológico que por vo-

luntad política/gestora, sus dimensiones (con 12 km<sup>2</sup> de extensión), su orografía prácticamente llana y las suaves temperaturas características de cualquier ciudad que mira al mar, la bicicleta parece, *a priori*, ser un medio óptimo para desplazarse por ella. Sin embargo, según los datos ofrecidos por el PMUS (2013), el transporte en bicicleta tiene un peso mínimo, presentando tan sólo un 0,06 % sobre el total del reparto modal (PMUS 2013).

Esta presencia aún minoritaria de la bicicleta en la zona, sumada a la escasa infraestructura asociada al uso de la misma, hacen que el/la ciclista circule por la ciudad desarrollando distintas estrategias de conducción y adaptándose a las posibilidades que el espacio urbano le ofrece, yendo por la calzada, subiéndose al viario ciclista en aquellos tramos en los que éste está presente y se adecua al sentido de su marcha, compartiendo espacio con las personas que se desplazan a pie en determinados lugares como el Casco Histórico y el Paseo Marítimo, esquivando las incómodas calles adoquinadas, etc. Los usuarios y usuarias de la bici se sienten en tierra de nadie, pues si bien cada vez se tiene mayor conciencia que las aceras son para uso peatonal y se intenta evitar su uso, la calzada es un espacio que el rey de la ciudad, el automóvil, les niega

*“Vas tu solo y van ¡pi,pipiiii! ¡Chiquillooooo! Que ayer me metí, iba ya pa casa y coincidió en el semáforo, y la gente dice no, como es una bicicleta... ¡Yo le doy fuerte! Y me puse en el carril de la izquierda y abrió el semáforo, el autobús, el coche... no sé qué... y el tío de atrás, buuuuuu! y yo iba, iría a 40 por lo menos ¡eh, fasil! ¡Y tú dices quillo que es que voy a 40, va como una moto! Pero no, como es una bici pues la gente no lo ve igual, y están ¡fuuuu, fuuuuu! ¡Chiquillo si me voy a meter pa la izquierda, tendré que incorporarme en el carril de la izquierda! Lo que no te voy a obstruir, no voy a decir ¡venga de loco! Yo siempre voy mirando, voy mirando, y digo: ¡Ahora!” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*“Creo que a nivel general hay una gradación simbólica. El coche es el amo, la moto después y después todavía más abajo la bici y después en último lugar el peatón [...] Los autobuses son God, ellos y los taxis son intocables. Pero te estoy hablando más como experiencia de conductor, pero si son agresivos con un coche, pues con la bici... No sé si está bien establecerlo pero creo que sí que con una bici... ¿Qué le pasa a un autobús si tú te chocas con la bici? Nada.” (Usuario de la bicicleta y conductor, San Fernando)*

La estacionalidad es un factor clave en la presencia de la bicicleta en este tipo de entornos, donde el ciclismo urbano no está aun totalmente consolidado e integrado ni en el modelo de ciudad, ni el modelo de movilidad a escala municipal y metropolitana. Los principales factores limitantes o inconvenientes con los que se encuentra la población ciclista a la hora de desplazarse en bicicleta, a parte del estado deficitario del viario ciclista –cuestión sobre la que entramos en detalle



en otros apartados–, son la lluvia y el viento. Entran en juego aquí las predisposiciones personales a la temperatura, según edades, género... pero también la experiencia, el entrenamiento o las habilidades técnicas para hacer frente a los elementos:

*“Y la lluvia, bueno, tú sabes cómo somos en estas tierras con las lluvias que nos impide para todo, hasta para salir adonde sea. Pero si es verdad que por ejemplo, que podía ser un factor limitante, que como nosotros no cogemos tanto por ciudad sino por sitios que son más de tierra, por las marismas, aunque están llenas de fango, a nosotros eso nos da igual, y si venimos hechos... unos trapos a mí hasta me gusta, me siento muy niño, la verdad, me gusta, me gusta” (Usuario de la bicicleta, San Fernando)*

*“De pibe me daba más igual, pero ahora si está lloviendo no la cojo. El frío todavía, si es para moverme para ver a alguien me da igual el frío pero si llueve no, no la cojo. Que no haya carriles bici me da igual, no me echa para atrás” (Usuario de la bicicleta, Entorno de la Bahía)*

*“A mí personalmente me cansa muchísimo con el viento en contra, además porque soy muy torpe. A Manu por ejemplo no le cuesta tanto, a Manu le cuesta más el calor por ejemplo. Pero porque yo también nunca cambiaba el plato grande, yo cambiaba los piñones y también hay que jugar con eso. Entonces una vez lo hice y me costó bastante menos. A mí el viento es lo que más me cuesta” (Usuario de la bicicleta, San Fernando)*

Ante estas situaciones, o bien no utilizan la bicicleta, o utilizan distintas estrategias de adaptación:

*“Si llueve antes de salir de casa, la bicicleta no la cojo ese día.” (Usuaría de la bicicleta, El Puerto de Santa María)*

*“En invierno suelo llevar una gorra y un chubasquero o algo en la cesta y lo dejo ahí.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*“Me adapto mal, yo recuerdo una vez que veníamos de Chiclana y a la vuelta nos cogió...era...poniente y me costó...de hecho hubo un tramo que me bajé y le dije Manu quillo vete tú pal ante, llega a tu casa si quieres que aunque se me haga de noche no puedo más, pero...a mí me cuesta cuando hay viento. De todas formas, si hay viento, nosotros directamente es que casi no vamos, como aquí además tú sabes si va a saltar el viento por cómo está el color del mar, o cómo están los avisperos puestos, cómo están las cabezas...La humedad, del color del mar, las olas, y sobre todo la gente. Yo todos los factores no los domino, pero sobre todo la gente...hay veces que tú dices: mañana va a saltar un levantazo que no se lo cree ni Perry, porque vamos...” (Usuario de la bicicleta, Entorno de la Bahía)*

*“El chubasquero lo tengo del año pasao porque estaba cansao ya, lo que yo hacía era papeles de periódicos y bolsas de basura, era lo que yo hacía de siempre, porque soy auxiliar a domicilio e iba a las casas, se veía por la ventana que llovía, pedía bolsas*

*de basura, y las mujeres me decían: ‘ ¡Ay te vas a poner bolsa de basura!’ ¡Sí, señora! Me ponía una falda tubo y la otra como un peto, y entonces nada, ahí colaba todo, ahora ya me he comprado, bueno que no la llevo, pero me he comprado una de estas de las del Decathlon, que da una calor de puta madre y no transpira nada, es como ponerte una bolsa de basura pero mejor hecha.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

De este modo, con la llegada de la época invernal, una época del año que invita al recogimiento, la presencia de bicicletas disminuye de forma considerable. No obstante, encontramos diferencias en cuanto los distintos perfiles y usos a lo largo del año. Aquellas personas que usan la bicicleta asiduamente suelen adaptarse a las inclemencias meteorológicas, mientras que aquellas que hacen un uso más lúdico y de ocio, en días de lluvia o fuertes vientos la suelen dejar en casa.

### **En bici por el casco histórico.**

La ciudad de Cádiz presenta una estructura de “fondo de saco”, en cuyo extremo está ubicado su casco histórico, la ciudad intramuros. Esta zona de la ciudad alberga al 30,4 % de la población y, a pesar de su reducido tamaño, con poco de más de un kilómetro de diámetro y de la morfología de su estructura urbana, con calles que no suelen rebasar los cuatro metros de ancho, atrae a prácticamente la mitad de los desplazamientos que recibe diariamente la ciudad (PMUS 2013). Los cascos históricos, dada la configuración urbana que presentan, son espacios en los que difícilmente pueden implantarse un viario específico destinado al tránsito ciclista, no obstante el uso de la bicicleta en su interior presenta una serie de condiciones que favorecen la amabilidad en los desplazamientos a pedales. El entramado de calles estrechas y la ausencia de grandes vías de circulación hacen que el tráfico motorizado sea mucho más calmado que en otros espacios de la ciudad. Y además la presencia de calles peatonales facilita la movilidad ciclista.

Las personas que se desplazan en bicicleta son una especie de “bicicentaur@s”, seres híbridos, medio peatones, medio vehículos que muestran cierta versatilidad en su tránsito, desplazándose al ritmo del tráfico por las calles que presentan mayor intensidad de coches y camiones de reparto, reducen su marcha en las calles peatonales, llegando incluso a bajarse de la bici en aquellas situaciones en las que la circulación de la bicicleta se hace imposible para volverse a montar cuando las condiciones se lo permiten.

*“Aquí los espacios son mucho más reducidos y a la hora de callejear por ejemplo por aquí por el centro, hay que tener mucho cuidado con la gente porque van andando y eso... Pero yo uso esta bicicleta que es relativamente grande, el manillar mide 90 centímetros voy con cuidado, cuando tengo que pararme me paro, cuando tengo*

*que bajarme me bajo y si tengo que empujarla un poquito y sino luego cuando veo espacio y eso voy sorteando y voy montado.” (Artesano de la bicicleta, Cádiz)*

*“Procuro ser yo quien tiene el cuidado, no espero que los demás tengan cuidado. Yo veo qué puede hacer otro, lo mismo personas que vehículos yo voy pensando por delante de ellos. En las esquinas tengo mucho cuidado, las salidas de los comercios tú no puedes ir pegado a una acera si hay salida porque la gente sale sin mirar [...] Es que en el centro urbano no se puede correr, el peatón siempre lleva la razón y tienes que ir por delante de lo que vaya a hacer una persona porque cualquier persona se puede volver, o sea, pararse, o girar, o hacer así un movimiento con la mano y te la llevas, porque me ha pasado: ‘¡Mira no se qué! y se gira, entonces, tienes que ir atento’ (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

En este aprendizaje de la convivencia mutua entre peatones y ciclistas también pesa la propia configuración urbana de Cádiz. En el caso de su abigarrado y denso casco antiguo, las limitaciones de espacio obligan a diálogos y negociaciones continuas, pues como sabemos, la zona interior del casco antiguo no tiene ningún tipo de viario habilitado para el tránsito ciclista, por lo que peatones y ciclistas comparten un espacio reducido y llevan mucho tiempo conociéndose y reconociéndose, adaptando tiempos, velocidades y espacios.

*“El peatón lleva razón siempre, va por su sitio y no tiene por qué ir pendiente de las bicicletas, jamás toco el timbre. Yo pienso que el peatón lleva siempre, siempre la razón, entonces soy muy respetuoso.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

El casco histórico llega incluso a convertirse en una trinchera de la que no se atreven a salir los y las ciclistas más inexpertos, fuera de él se abren las grandes avenidas, copadas de vehículos a motor con un comportamiento mucho más agresivo donde los y las usuarias de la bicicleta pasan a ser uno de los últimos eslabones en la cadena de competencia por el espacio público. A pesar de existir algunos tramos de viario ciclista, éste se presenta insuficiente y no cubre los itinerarios más frecuentados para el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte. Una de nuestras informantes que vive y estudia en la zona del casco histórico nos comentaba lo siguiente:

*“Yo no salgo del centro, voy de mi casa a la facultad y de la facultad a mi casa, me dan mucho miedo los coches y entonces de aquí no salgo, a la Avenida (refiriéndose a la principal arteria de comunicación de Cádiz) en dos años que llevo viviendo aquí no he ido con la bicicleta, vamos ni pienso ir...” (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

Según Foncubierta (2010), mientras que en la zona del casco antiguo, las élites sociales se habían consolidado en la parte de la Bahía para controlar desde las torres vigía el tráfico marítimo, la población perteneciente a estratos sociales menos pudientes se fue concentrando en torno a la zona del Campo del Sur –los

barrios de la Viña y Santa María–. Esta polarización social se manifiesta también en el uso de la bicicleta. Es justo en estas zonas dónde hemos podido observar la presencia de bicicletas (y patinetes) eléctricos, en concreto en los alrededores de la Calle Ancha y el Mercado Central, las cuales tienen un coste bastante superior a las bicicletas de montaña de gama media-baja por las que se suelen decantar la mayoría de ciclistas en Cádiz.

El Mercado Central y sus inmediaciones son un ejemplo de esta amalgama de posiciones sociales y usos ciclistas. Alrededor de él confluyen distintas formas de usar la bicicleta que se corresponden con distintas formas de estar y vivir la ciudad, podemos ver viejos oficios como el del afilador, haciendo uso de la bicicleta como herramienta de trabajo, a mariscadores que en ocasiones vienen desde otros municipios como San Fernando, vendiendo el producto que han recolectado a primeras horas de la mañana de cuyos cubos colgados del manillar aún chorrea agua salada, a turistas tomándose una cerveza artesana con las bicicletas de alquiler aparcadas a su vera o a personas haciendo sus compras.



Mujer haciendo la compra con su bicicleta en el Mercado Central de Cádiz. Fuente: Imagen propia.

Como vemos, la presencia de la bicicleta en este espacio no se ciñe a un solo uso, a una sola práctica, sino que adquiere una multiplicidad de significados y de



usos. Su presencia aparece también como un reclamo publicitario en las calles del centro. Con este particular uso de la bicicleta, ésta se convierte en algo más que un objeto, pasando de ser un medio para desplazarse, un medio de trabajo o un juguete con el que explorar el espacio público, a convertirse en un elemento cargado de connotaciones y significado propio. En el núcleo urbano de Cádiz hemos encontrado varias empresas que, sin pertenecer al sector empresarial de las bicicletas hacen uso de ella como reclamo publicitario. Esto puede verse como una contradicción, pues si por un lado, el uso de la bici en Cádiz aún tiene mucho por recorrer para llegar a la normalización en su uso como medio de transporte, no son pocas las empresas que hacen uso de ella para llamar la atención de sus clientes. Entonces, si como vimos antes, los/las usuarios de la bici sienten que la bicicleta está aún estigmatizada ¿Cómo es que los comercios hacen uso de ella para captar la atención de su clientela? Lo que nos surgen aquí son varias reflexiones. Por un lado, puede que esa sensación de extrañamiento que aún hoy sigue produciendo la bicicleta para el conjunto de la sociedad sea algo beneficioso para su uso como elemento de comunicación, es decir, ver una bicicleta en la entrada de una tienda o en el interior de un escaparate es algo que llama la atención, capta las miradas de la gente porque es algo inusual. Pero si se quiere captar dichas miradas con este elemento y vincular la imagen de un negocio con las bicicletas ¿No será que el proceso de desestigmatización de la bicicleta está más avanzado de lo que a priori puede parecernos? ¿O es que estamos hablando de procesos diferentes y totalmente aislados uno del otro - nos referimos al uso de la bici como medio de transporte y a su uso como reclamo publicitario-? Creemos que se trata de un proceso complejo en el que, otra vez más, se articulan las lógicas globales con las locales, lo general, con lo particular. Aunque el uso de la bici para desplazarnos por la ciudad aún dista mucho de ser algo normalizado, lo cierto es que hemos tenido problemas para encontrarnos con alguien que nos hable mal de la bicicleta, no está bien visto socialmente. Sí que nos encontramos con discursos y posturas contrarias a la bicicleta en distintos blogs y noticias publicadas en la prensa local pero a pie de calle es difícil dar con este tipo de posturas, y cuando se hacen se utilizan argumentos que no recaen directamente en la bicicleta en sí, sino en elementos como la estructura de la ciudad y las limitaciones que esta ofrece para la implantación de un viario ciclista.

### **En bici por los barrios.**

Una de las principales demandas que hemos detectado, no sólo en la ciudad de Cádiz, sino en el resto de municipios, es la falta de conectividad entre los distintos barrios que componen el espacio urbano. Este hecho, en entornos en los que la bicicleta cuenta con una débil presencia, es un factor de bloqueo para el uso de

la misma como medio de transporte en especial, para aquellas personas que no están familiarizadas con la misma. Moverse entre el tráfico motorizado es algo que genera miedo e inseguridad en las personas que si bien están predispuestas a usar la bicicleta no se sienten con la suficiente destreza y agilidad para “echarse a la carretera”.

*“Después hay falta de conexiones, de un sitio a otro, lo primero es que tú llegas a Juan Carlos I en una bocacalle y hay un bordillito, y llegas y hay otros bordillito... Juan Carlos I está todo lleno de bordillos. Y después hicieron un tramo nuevo entre los jardines de Varela y Juan Carlos I y también tiene los bordillos y eso es nuevo, menos pero los tiene.” (Usuario de la bici, Cádiz)*

La ausencia de redes ciclistas lleva también a que la bicicleta “fluya” por la ciudad inundando múltiples lugares y recorridos (carriles-bici, aceras, calzadas, plazas y otros espacios). Ello conduce a encuentros inesperados tanto con peatones como con conductores en las calzadas y también, en consecuencia, al desuso de los carriles bici, dada además su deficiente configuración. Donde “todo se comparte” entre peatones y ciclistas, también cabe esperar que el peatón no prescindiera tampoco del hábito de usar este carril-bici.

*“Salir, como hemos salido normalmente a primera hora de la mañana los sábados y los domingos, vamos por dónde va el tráfico, por la calzada. Es que los niños se cruzan, los perros, las Marías van charlando, va una persona que es ciega, va una persona que es sorda... Es que es más peligroso ir por el carril bici que ir por la avenida. Un domingo por la mañana a las 9 de la mañana vas por el Juan Carlos I estupendamente porque tiene el coche para adelantarte cinco o 6 metros, ni se te arrima, vas estupendamente. Nosotros normalmente, es muy raro que nos subiéramos por las aceras porque el carril bici es criminal en Cádiz, está muy mal hecho. Carril bici solo conozco el de Cádiz y el de San Fernando. San Fernando está mucho mejor que Cádiz, tiene algunos sitios que está mal hecho, algunos cruces... pero en general está mejor que en Cádiz.” (Usuario de la bici, Cádiz)*

En todo caso, queda claro que la problemática más enconada se plantea en el conflicto con los vehículos motorizados. Si la relación con el coche se acerca a la lucha en algunos lugares, la relación con el peatón se acerca más al diálogo:

*“Yo voy por la carretera, cojo un tramo de carril bici, que es la zona más rápida antes que coger carretera, como hay muchos semáforos, cojo a la altura de Trillo y ya por ahí cojo todo el camino y ya ahí si me meto yo por carretera. Ese es el punto más chungo que hay aquí en Cádiz de la bicicleta, esa rotonda y Astilleros, que ahí es donde tuve yo el accidente con el coche. Los coches que vienen del Corte inglés vienen muy rápido y por muchas señales que haya... la gente si ven que no vienen coches, a lo mejor vienen a 60 y tú en una rotonda no puedes entrar a 60. Yo creo, que ahí deberían poner unos badenes, que en realidad se llaman resaltos, y así la gente va a*

*frenar sí o sí. Yo entro en la rotonda frenando y mirando a la derecha y hay veces que hasta freno para que no me atropellen.” (Usuario de la bici, Cádiz)*

Desde el punto de vista del ciclista es en su relación cotidiana con el automóvil privado donde se encuentran los más graves conflictos, pues no en vano comprometen a diario su integridad física, amén de otro tipo de tensiones relacionales que se puedan generar. Por ejemplo, en la anticipación al posible comportamiento irregular en su circulación del automóvil:

*“La carretera la veo un poco peligrosa, porque los coches no tienen tanto cuidado, muchos automovilistas si lo tienen pero muchos otros no guardan la distancia. Yo llevo mucho tiempo conduciendo y sé que tienes que ir muy pegadito y no hago queie-bros raros y... en fin.” (Usuario de la bici, Cádiz)*

*“Los conductores de coche son muy maleducados. El que lleva un coche se cree el dueño de la carretera y la carretera es de todas las personas que van con un vehículo, peatones, el que va en moto, el que va con un camión... porque igual que se lo hace a un ciclista se lo hacen a un camión, o se lo hacen a un autobús... Es decir, el conductor de automóvil se cree que todos los vehículos se manejan con la misma facilidad que se maneja un coche, y por ejemplo si tú vas subiendo con un tándem o con una bicicleta una cuesta del 10 % y tú coges y llevas un ritmo y va el cochecito y se te pone a pitar y no te deja meterte en un puente porque hay un estrechamiento tú tienes casi que parar para que pase el coche. Y ahora tu vuelve a coger el ritmo en una pendiente de un 10 % ¡Te quedas clavado! Tienes que bajarte a lo mejor hasta de la bicicleta. Y pasa lo mismo con un camión, en vez de facilitarle la maniobra al camionero, le pita, le da luces.” (Usuario de la bici, Cádiz)*

*“Nadie me ha dicho nada... bueno, en una ocasión que iba por la carretera y un coche tuvo que aguantar un poquito detrás de mí, me dijo: ¡Vete por el carril bici! Y digo: Si no hay... (risas). Pero nada más, una ocasión nada más, además eran unos chavales jóvenes que iban de marcha... y no es significativo” (Usuario de la bici, Cádiz)*

*“Es que... es muy violento tú salir a la carretera, a la calzada. Da miedo. Da miedo... Da pavor. Porque te pasan muy cerca, camiones con un montón de tonelaje... Y si encima tú no estás muy ducho en moverte en bicicleta...” (Usuario de la bici, Jerez)*

## **Espacios de sociabilidad.**

Hay determinados espacios de la ciudad que actúan como centros atractores para la movilidad ciclista. Ya sea porque ofrecen unas buenas condiciones de tránsito, por la escasez de tráfico motorizado o por sus cualidades paisajísticas, es el caso de las playas y los paseos marítimos.

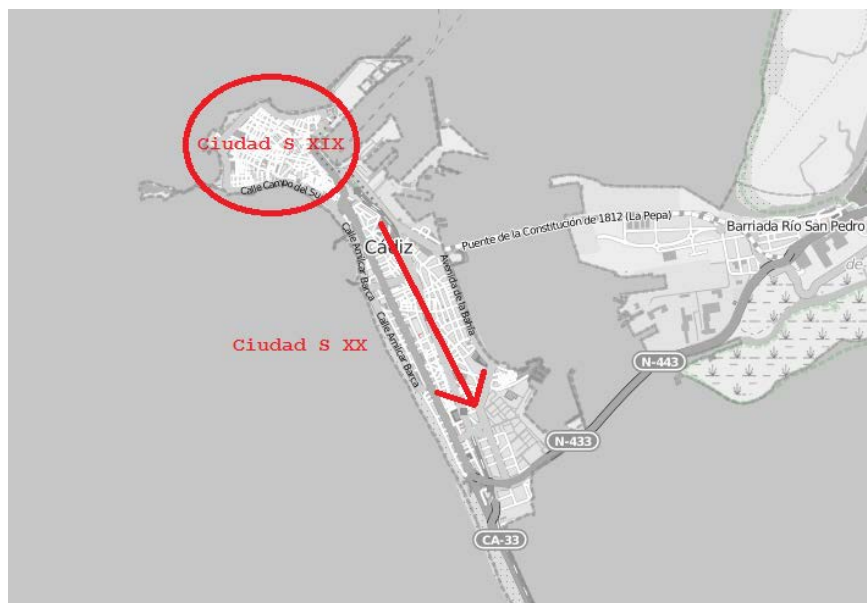
*“¡Es que es genial! ¿Tú sabes lo que es llegar a la playa en la bici...? Mira, uno de mis planes de verano perfectos es, irme con la bici, a eso de las siete las ocho de la tarde, porque no estoy todo el día en la playa aunque viva en Cádiz, el ratito de descan-*

*sar que no trabajas, o que has terminado lo que sea... Te vas con una camiseta o lo que sea, te bañas, y tal cual me salgo del agua, me pongo la camiseta y me voy a comprarme un helao (risas). Y voy dándome mi paseo, en una mano la bici y en otra mano mi helao.” (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

No obstante, estos tramos se hacen especialmente conflictivos en la temporada estival, pues el uso peatonal de estas zonas aumenta de una forma considerable respecto a los meses de invierno, dándose aquí más fricciones entre los ciclistas que continúan su recorrido por la acera y los peatones. Cuando tratamos de ubicar los distintos momentos, espacios y formas de sociabilidad que se establecen en torno al uso de la bicicleta, nos encontramos con unas situaciones “líquidas” difíciles de delimitar, el mero hecho de ir montado/a en ella ya invita y fomenta a una constante interacción entre el/la que va montada en su ciclo, las personas con las que comparte el espacio y el propio entorno... Los intercambios de miradas, sonrisas y saludos cómplices entre ciclistas son una constante. La bicicleta no es una forma de moverse por el espacio urbano o de hacer ejercicio, al menos no sólo, la bicicleta es un medio a través del cual establecemos una serie de interacciones con la ciudad, con la gente, incluso con uno/a mismo/a.

No podemos describir y analizar los distintos elementos en torno a los que se articula la sociabilidad entre los y las ciclistas urbanos sin antes reflexionar acerca del modelo sobre el que se asienta la ciudad, soporte físico e inmaterial de estas relaciones ¿Cómo está construido y gestionado el espacio público? ¿A qué modelo de ciudad atiende? ¿Responde a las necesidades de sus ciudadanos y ciudadanas?

Para entender la historia - el pasado - y el presente de este entorno tan particular, la Bahía de Cádiz, es necesario atender a dos elementos clave relacionados con su geografía y su orientación económica; la presencia de la lámina de agua en torno a la que se erigen sus principales poblaciones -destacando de forma particular el carácter insular de Cádiz y San Fernando- y su fuerte vocación marítima, base principal de las relaciones comerciales y económicas de este territorio con el exterior hasta el siglo XIX (Parias Durán y Luna del Barco 2002; Fernández Reina 2001).



Mapa expansión urbana de Cádiz. Fuente: Elaboración propia<sup>13</sup>.

*"Lo próximo se aleja, lo lejano se aproxima (Claude Lévi-Strauss... y César Pemán expandiría en ciertas precisiones esa paradoja: Cádiz estuvo más ligado con Italia y los Países Bajos, con África y con las Indias de América, que con Sevilla y la campiña andaluza). Una determinación segunda se agregaba, a la primera de la trabajada distancia, en el amasamiento del destino de la nueva ciudad, se le agregaba como su consecuencia, porque el situarse fuera de su mundo oriental provocaba un primer aislamiento, que llamaremos involuntario para distinguirlo del sucesivo y voluntarioso. Ninguna capital ibérica ni urbe de brillo se ha rodeado nunca, por desfase con su entorno, de un abismo cultural como el que separaba la fenicia Cádiz del ámbito peninsular [...]. Marcel Mauss advertía que, al estudiar las sociedades, también conviene tomar en cuenta lo que llamó la no-imitación, el rechazo del préstamo, incluso útil. De esa investigación decía que era tan apasionante como la del préstamo, y que completaba, con sus datos negativos, la comprensión extraída de la positividad prestataria más generalmente observada: vemos, así—escribe el antropólogo—, cómo se circunscriben las sociedades, por la capacidad de acoger influjos y de expandirse, pero también por las resistencias..." (Fernández Reina 2001: 13-15)*

Y es que las particularidades del entorno de la Bahía han resultado en una configuración urbana y metropolitana bastante particular, dando lugar a una aglomeración urbana dispersa, de carácter polinuclear que se aleja bastante de los modelos clásicos de áreas metropolitanas pues ha mantenido, al menos en sus

núcleos principales, cierta independencia funcional. No obstante, desde la década de los 50, existe un "máximo común divisor" en la expansión y los cambios en la morfología de este entorno y el resto de las grandes urbes europeas. La presión y el triunfo del automóvil, elemento clave en los procesos de metropolización y reordenamiento de estas ciudades. Cádiz tiene pocos parques y plazas, espacios destinados al esparcimiento y el recreo de su población, la mayoría de sus plazas están cubiertas de cemento, la vegetación está constreñida en alcorques y la ubicación de elementos del mobiliario urbano, como los bancos, que podrían favorecer los momentos de sociabilidad en muchos momentos más bien la dificultan. Un ejemplo de ello lo tenemos en el Campo del Sur, donde se han instalado una hilera de bancos de forma lineal que paradójicamente le dan la espalda a la puesta de sol. Sin embargo sus playas - de carácter urbano- posibilitan unas relaciones mucho más flexibles, de hecho, cuando llega la primavera y el buen tiempo, podemos ver cómo las madres, y también algunos padres, del barrio de la Viña, cambian las plazas próximas a sus viviendas, en las que sus hijos e hijas juegan durante los meses más fríos, por la arena de la playa. Al ser espacios más alejados de las viviendas, vamos viendo como la playa se llena de bicicletas, muchas de ellas con sillas para transportar a sus hijos e hijas en transportines acolchados con cojines o toallas.

*"La ciudad ha olvidado a quienes no son varones, ni adultos, ni están en edad de trabajar, pero si sumamos estas tres categorías, caeremos en la cuenta de que juntas constituyen la mayor parte de la ciudadanía, lo que significa que la ciudad se ha transformado en beneficio de una minoría. Sin tener que entrar en un análisis a fondo de estas transformaciones, existe un hecho muy indicativo de esta situación: basta con observar el espacio destinado en la ciudad al automóvil, sin duda el juguete preferido de nuestro ciudadano privilegiado. El automóvil ha convertido las calles en lugares peligrosos, llenos de barreras insalvables para los ciudadanos más pequeños y los más débiles, y ha ocupado los espacios públicos privatizándolos y eliminando cualquier posibilidad de uso para quienes se desplazan a pie o en bicicleta." (Tonucci, 2006: pg. 61-62)*

La estructura urbana de los cascos históricos de las ciudades de la Bahía se caracteriza por presentar un entramado denso de calles estrechas y sinuosas, que está más en sintonía con los desplazamientos a pie y en vehículos no motorizados, como la bicicleta, que para el tráfico motorizado. Sin embargo, como apunta Tonucci, el coche se ha convertido en el "juguete preferido" de nuestra sociedad, y el apoyo a esta forma de desplazamiento ha ido en detrimento de la calidad de vida y de la libertad de movimientos de los y las viandantes, en especial de aquellos que tienen su libertad de movimientos más reducidos, como las personas mayores, los niños y niñas y las personas con movilidad reducida. El siguiente relato

<sup>13</sup> Creado con uMap, open source software para crear mapas a partir de OpenStreetMap.

de uno de nuestros informantes, que se desplaza en silla de ruedas, nos muestra las dificultades que se encuentra una persona con movilidad reducida en sus desplazamientos cotidianos por el casco histórico de Cádiz:

*"Yo el casco antiguo no lo piso a no ser que tenga que venir para algo, yo para ir por la acera y encontrarme una farola, tener que bajarme a la carretera, coger por los adoquines, ahora sube por donde puedas, que si el coche que viene no te deja pasar... ¡Pasear no! Pasear por el casco antiguo no, yo soy de extramuros, y de allí no me muevo, Paseo Marítimo, Cortadura, Juan Carlos I, la Barriada de la Paz, toda esa zona... hay más amplitud [...] muchas veces me dicen: '¿Niño la calle no sé qué del casco antiguo...?' Y no sé ni cual es ¡No conozco el Casco Antiguo! Me han ofrecido incluso de vivir aquí y he dicho que no ¡No quiero una casa aquí ni loco! Es muy bonito pero no es accesible [...] yo no hago vida aquí en esta parte, pero es por eso, sé que el casco antiguo no se puede tocar, por eso te digo, que la gente con discapacidad de Puerta Tierra patrás te encuentras un montón, por el paseo, por Juan Carlos I, por esa parte..." (Peatón en silla de ruedas y usuario de la bicicleta, Cádiz, 43 años)*

Con respecto a la sociabilidad que se establece en los distintos itinerarios o recorridos elegidos por los y las ciclistas destacamos los diferentes paseos del frente marítimo de Cádiz y las playas en las que desembocan algunos de ellos. El carácter calmado del tráfico con respecto a las principales arterias de comunicación de la ciudad, la amplitud de las aceras en determinados tramos y las cualidades paisajísticas de estos balcones al mar, hacen que estos lugares sean espacios en los que podemos encontrar una amplia variedad de perfiles ciclistas y una superposición de usos de la bicicleta. Podemos encontrarnos con padres y madres que pasean con sus hijos en bici, parejas, grupos de amigos, grupos de turistas, pescadores... personas que van y vienen del trabajo o bien se desplazan de un lugar a otro de la ciudad. La estacionalidad, el momento del día y el día de la semana son factores que influyen en la mayor presencia de un tipo de ciclistas u otros.

*"En la parte de la Bahía, está muy bien, ese sitio me gusta porque aunque haya mucha gente, muchos niños, muchas bicicletas... el paseo es grande, es un paseo bastante ancho, entonces ahí, yo creo que se puede compartir bastante bien." (Usuario de la bicicleta, Cádiz, 24 años)*

*"Aquí hay un par de rutitas por las marismas entre San Fernando y Cádiz que... como te coja el sol cayendo y estás al lado de los flamencos y demás dices tú: ¡¡Bufffff!! Puede caer un rayo y que me deje aquí tieso, me da igual!" (Usuario de la bicicleta, San Fernando)*



Ciclistas en Campo del Sur. Fuente: Imagen propia.



Ciclistas en Paseo de Santa Bárbara. Fuente: Imagen propia.





Avenida de la Bahía. Fuente: Imagen propia.

A primeras horas del día la presencia de ciclistas que van al trabajo o a la universidad es lo que más abunda, aunque a medida que avanza la mañana podemos ir identificando otro tipo de perfiles, como pescadores, jubilados, y grupos de gente parada. Ya por la tarde la presencia de niños y niñas es mucho más fuerte, normalmente, si no tienen más de diez o doce años suelen ir acompañados por algún adulto, ya sea su padre, madre, ambos o los abuelos. Los días entre semana los espacios de sociabilidad de los niños y las niñas están bastante vinculados con las plazas y los parques próximos a sus domicilios, al llegar el fin de semana hay un aumento considerable de familias con sus hijos/as en las zonas de los paseos marítimos.

*"Hoy que es sábado y acaban de ser los reyes quería ver si había más niños y niñas con bicicletas, al llegar he echado una ojeada a la plaza y me he sentado en la estatua de Moret, mirando hacia la zona de los bancos. Hay varios grupos jugando en la plaza, algunos en bicicleta, otros jugando al balón y otros con los patinetes galácticos estos que hay ahora, que por lo visto son los que están a la moda ahora. Identifico dos grupos de edades, el primero de ellos está formado por 4 niños/as de unos 5-6 años con bicicleta, en este grupito hay un niño y tres niñas; él tiene una bicicleta azul y roja con pegatinas de la película de CARS, las niñas llevan todas, de algún u otro modo, el color rosa, una en el casco y las otras dos en sus bicicletas. Los más pequeños circulan por las zonas de la plaza más interiores, sin alejarse mucho de los adultos, el grupo de entre 8 y 10 años sí que presentan una mayor libertad de movimientos, exploran las zonas más alejadas a los bancos y van unos corriendo detrás de los otros, juegan a intercambiarse las bicis por los patinetes y compiten por ver quién lleva mejor el patín, que requiere una forma de gestionar el equilibrio diferente a la bici, pues se desliza*

*en zig-zag. Hay dos niños con bici tipo BMX de unos 10-12 años que van a lo suyo. Caidgo en la cuenta de que este tipo de uso de la bici, la bici como juguete, es algo que no está tan "castigado" por el resto de personas que están en la plaza. Los niños y niñas juegan con sus bicis, echan carreras, se las intercambian unas por otras, intercalan su uso con la pelota y las dejan tiradas en el suelo... presentan una forma de ocupar y moverse por el espacio algo caótica y desordenada. Este tipo de comportamiento que en las personas adultas sería castigado y recriminado por los peatones, entre los niños y niñas se entiende y respeta, incluso resulta entrañable."(Extracto cuaderno de campo, 9 enero 2015, Cádiz)*

A parte de la edad, la vestimenta y el tipo de bicicleta y accesorios que unos y otros llevan, identificamos el perfil de los usuarios de la bicicleta por el tipo de conducción. Cuando se trata de un trayecto que se realiza con fines utilitarios, como el desplazamiento hasta el lugar de trabajo o de estudios, las personas que van montadas en la bicicleta van más deprisa, su conducción es más firme, no presentan un trazado errático como puede ser en el caso de aquellas que están utilizando la bicicleta para dar un paseo por puro gozo, que pueden permitirse paradas para mirar el mar, ver la puesta o la salida del sol, hacer fotos, etc.

Aunque hay una concepción general acerca del aumento de ciclistas en las calles, esta forma de moverse sigue siendo minoritaria, y es algo que se percibe al ir montado en la bicicleta, el carácter marginal de la bicicleta en el espacio urbano se hace más patente en determinados trayectos de la ciudad, esto hace que entre los y las usuarias de la bicicleta existan pequeñas estrategias de apoyo o reconocimiento con los iguales, una serie de gestos cómplices entre los y las usuarias de la bici que casi siempre se materializan en miradas y sonrisas, las cuales se intensifican cuando la persona adulta va acompañada de un niño o una niña con sillita o bien con su propia bicicleta.

Por ello creemos que es relevante, tanto por las ausencias de niños y niñas en determinados espacios de la ciudad, como por la escasa presencia de jóvenes en determinados espacios de participación social como son los colectivos ciclistas - hechos constatados durante el proceso etnográfico - atender a la relación que tienen estos grupos de población con la bicicleta, pues son además estas etapas en las que los procesos de socialización y enculturación tienen más peso en la construcción del ser humano como integrante de una sociedad determinada.

Nuestra relación con la bicicleta, en la mayoría de los casos, se fragua durante nuestros primeros años de vida. La infancia es la etapa en la que por primera vez nos subimos al sillín, por ello pensamos que es clave atender a las formas de uso de la bicicleta y a los procesos de apropiación del espacio público que experimentan los niños y las niñas pedaleando, para comprender el vínculo y los

significados que tendrá la bici para unos y otras en etapas posteriores como son la pubertad y la madurez. Las primeras preguntas que nos hicimos fueron ¿Dónde están los niños y niñas en bicicleta? ¿Cómo la usan? ¿Hay diferencias en el uso que hacen unos y otras? ¿Cómo se mueven por el espacio público?

Al plantearnos estas cuestiones y afinar la mirada etnográfica hacia estos ciclistas de baja estatura, fuimos conscientes de que no podemos desvincular el análisis de la presencia y protagonismo –o las ausencias– de los niños y niñas en nuestras calles y plazas, del análisis del urbanismo y el modelo de ciudad imperante. Como apuntan Sanz y Román, la historia de la infancia y la historia de la ciudad son coetáneas, ambas son hijas de la revolución industrial y los cambios socioeconómicos que ésta trajo consigo. Claro que mucho antes que las máquinas fueras tomando presencia y cuerpo en nuestra sociedad existían niños, niñas y ciudades pero no en los términos y con las significaciones que tienen hoy día (Sanz y Román, 2009).

Respecto al uso de la bicicleta en los niños y niñas no hemos observado grandes diferencias en la forma en la que se relacionan con la bicicleta en los primeros estadios de la infancia, para estos pequeños ciclistas la bici es un juguete, pero un juguete sexuado en la mayoría de los casos. Hemos podido observar diferencias entre las bicis de unas y de otros, en cuanto a los colores, adornos y accesorios.

*"Han pasado un niño y una niña con sus bicis. El con una bicicleta de montaña, ella también tenía una bici de montaña pero en color rosa y llevaba una bolsa delantera en la que dice que llevaba las herramientas."* (Cuaderno de campo Cádiz, noviembre 2014)

Los primeros agentes socializadores durante la infancia y la adolescencia, se centran normalmente en algún adulto del entorno familiar, por lo general padres y abuelos, y el grupo de amigos ya más entrada la adolescencia

*"De pequeño la cogía (la bicicleta) con mi abuelo, mi hermano, la cogía, vamos a dar una vuelta, lo típico y listo. De chico no circulaba por la carretera ni nada. Pero cuando hice mis estudios de mecánica, yo ya cogía mi bicicleta e iba por ahí, había hecho alguna ruta que otra a San Fernando, un poco más allá tampoco había ido, lo típico. Iba sin casco, sin nada, no sabía nada, no conocía ninguna tienda... había veces que me iba yo solo, otras con un colega... [...]. Cuando empecé (a trabajar de mecánico) sabía algo, porque mi bicicleta yo era el único que la tocaba, los pinchazos me enseñó mi abuelo, mi padre, que los cambiaba con cuchara. Y después ajustes de cambio y eso lo hacía yo mismo, yo lo que sabía es porque me gustaba la mecánica y es lo poco que sabía..."* (Usuario de la bicicleta, Cádiz, 24 años)

*"En Barcelona me movía con la bicicleta, además antes, viviendo aquí en Cádiz, mis tíos hacen ciclismo y yo ya con 15 años o cosa así salía con ellos con la bicicleta de*

*carreras y tol tema... era el uso que yo le daba a la bicicleta."* (Usuario de la bici, Cádiz, 37 años)

*"Como cualquier otra persona que de pequeño se inclina en una disciplina, pues a mí me lo que me ha pasado es, a mí con 14 años me regalaron una bicicleta, me la regaló un compañero del colegio y ¿Qué pasa? Que la bicicleta estaba incompleta y yo, por mandato de mi madre, me dijo: Tú la bicicleta no la usas hasta que no tengas frenos. Y aunque la gente me quería ayudar, pero yo quería hacerlo por mí mismo y yo con ese ímpetu de querer hacerlo por mí mismo fui poco a poco aprendiendo a poner piezas, entonces empecé aprendiendo a poner frenos y ahora pues prácticamente, yo no voy a decir un cien por cien pero un noventa y cinco por cien de la mecánica en general de la bicicleta la manejo, y así empezó todo."* (Usuario de la bici y mecánico a domicilio, Cádiz, 41 años)

Con respecto a las salidas nocturnas y la bicicleta, hay algunos bares en los que, por el tipo de clientela que los frecuenta, gente joven, estudiantes Erasmus... siempre suelen tener algunas bicis aparcadas en sus alrededores, como hay muy pocos aparcabicis por la ciudad, y los pocos que hay no responden a una ubicación basada en las necesidades de los y las usuarias de la bici, hay que "buscarse la vida". Las señales de tráfico, las cañerías, incluso las rejas de las ventanas son las mejores opciones para dejar la bicicleta aparcada mientras te tomas algo en algún bar si es que la "parada" se prolonga, si no, tener la bici al lado es la mejor opción.



Bicicletas en bares nocturnos. Fuente: Imagen propia.

Los espacios periurbanos preferidos por los ciclistas, tanto para darse una vuelta en familia, en grupo, como para entrenar entre semana son el Parque Periurbano



de Los Toruños, el carril que une Cádiz con San Fernando y algunas zonas de San Fernando, sobre todo el camino de la playa de Camposoto y las salinas. El principal problema es que la única forma de salir de Cádiz en bicicleta es por el carril paralelo a la vía del tren que une Cádiz con San Fernando, cuyo acceso está en las inmediaciones de la zona franca y el parque empresarial del levante, una zona con bastante tráfico de vehículos pesados y comerciales. Esto limita mucho los desplazamientos en bicicleta fuera de la ciudad, tanto por su mala señalización, lo hostil del entorno, como por las condiciones en las que se encuentra el propio carril.

*"Los Toruños para dar un paseo está bien pero a mí me aburre, me gusta más pasar por ahí de noche. En verano, es una noche fresca de luna llena está muy bien. Eso lo hice una vez con unos amigos y mi hermano. Ellos se fueron en coche y yo me fui en bici con otro desde Cádiz, llegamos allí, estuvimos dando vuelta, no hay mucha gente aprovechando la luna llena, con las estrellas, es otra manera de disfrutar la bicicleta, de noche, por un carril que es muy tranquilo. Y después la vuelta nos volvimos también en bici." (Usuario de la bicicleta, Cádiz, 24 años)*

*"Los Toruños era una zona que estaba abandonada y la Junta invirtió un poquito, hay muchísima gente, para uso lúdico por ahí ha habido un aumento grande desde que habilitaron eso, y para uso, para la Universidad va mucha gente." (Peatón, Cádiz)*

*"Es súper difícil ir en bici en el mar del norte, es como aquí el peor levante pero siempre. Entonces aquí sin problema, en cambio, en familia siempre hacemos bici para ir en paseo, por la zona de Puerto Real, por la zona de los Toruños, solamente... en familia la bici es la salida... pero tampoco lo hacemos muy a menudo." (Usuaría de la bici, Puerto Real)*

*"Pero esto de coger el barquito catamarán, ir al Puerto Santa María, coger el carril bici y llegar hasta Valdelagrana y meterse en los Toruños, hacer todos los Toruños y se vuelven después en el barco o en el tren, eso les encanta, les encanta. Y eso además lo hace un turista que no conoce nada, sin miedo alguno de la aventura y tú le ofreces esto a alguien de Cádiz. Y te dice, espera, voy a hacer un programa, en un mes voy a ir a la vía verde." (Empresaria de la bici, Cádiz)*

*"No me gusta ese camino, porque pegado a la vía del tren lo veo fatal, me hubiera gustado que fuera un recorrido por las salinas, hacer algo bonito, despejado de la vía." (Usuaría de la bici, Entorno de la Bahía)*

### 3.3. Y ahora ¿qué hago con mi bici?

A la hora de entrar a valorar las condiciones y posibilidades de almacenaje de la bicicleta en el interior de los domicilios tenemos que diferenciar entre las características de las viviendas de la zona extramuros –de reciente construcción– y las de las casas de los edificios de la ciudad intramuros o el casco histórico. Uno de

los principales problemas a los que se enfrenta día a día la población gaditana es el tema de la infravivienda, en el casco histórico ésta es una de las principales problemáticas con las que vienen trabajando diversas asociaciones de vecinos y colectivos sociales.

*"Yo creo que no hay nadie que no tenga claro que en la ciudad de Cádiz los primeros problemas en la ciudad de Cádiz son el desempleo y la vivienda..." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

A pesar de que hay no pocas viviendas que han sido rehabilitadas en las últimas décadas, la habilitación de espacios reservados al almacenaje para bicicletas parece que no ha sido un elemento prioritario a la hora de hacer mejoras en estos edificios. Hecho que nos indica la escasa consideración de la bicicleta en el espacio urbano. En la ciudad intramuros abundan las antiguas casas de vecinos, de estructura similar a los corrales de vecinos sevillanos, pero una vez más, la limitación del espacio en Cádiz, determina las formas de vida y de vivienda de la población gaditana pues, en muchas ocasiones, el tamaño que tienen los patios centrales en torno a los cuales están construidas las viviendas es bastante limitado, hecho que en ocasiones genera fricciones con los vecinos a la hora de dejar las bicicletas aparcadas en estos espacios comunes, y por otra parte está también la inseguridad ante los robos. En suma, en estos espacios, las bicicletas se ponen "donde se puede":

*"Yo creo que eso es uno de los factores limitantes, quien quiere tener bici, la tiene, pero es verdad que eso es un obstáculo, un factor de limitación importante, que las casas son pequeñas. Que no tienen habilitada una zona en la planta baja, eso ahora mismo en la normativa autonómica, no sé si también en la nacional se ha metido algo... ¡Otra cosa es que se esté cumpliendo porque la gente se está demandando! O que los cuartos que supuestamente tienen que estar destinados y tal al final están destinados a cualquier otra cosa. Pero claro, en una zona como es el centro de Cádiz, donde además la vivienda en general, es pequeña, de la mayoría de la gente. Donde uno tiene que decidir entre tener lavadora y bicicleta pues lavadora ¿No? [risas] pues to a elegir, voy corriendo ¿No? [risas]"*

*"Yo las tengo en casa, en casa tengo las dos bicicletas de montaña, la de paseo estaba fuera, pero ahora está dentro porque la estoy restaurando. Pero de todos modos yo comprendo que todas las casas no son iguales, las hay más grandes y las hay más pequeñas. Si hay personas que tienen que dejarla en la calle, porque también está el tema de la seguridad, el tema del robo" (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"(La guardo) en el patio, y ahora me la subo a casa porque tenemos ascensor y la meto en el montacargas y está en casa [...] La dejo a la entrada, hay una especie de hall y allí hay otras dos bicis. La del dueño de la casa y la de la hija del dueño" (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*



Imágenes de bicicletas almacenadas en el interior de la vivienda o en espacios comunes. Fuente: Imágenes propias.

Sin embargo, las viviendas de la zona del ensanche, lo que se conoce como Puerta Tierra, o la parte “nueva” de la ciudad, presentan características que favorecen en mayor medida la posibilidad de guardar la bicicleta en el interior de las mismas, ya sea en el interior de las casas o en garajes, trasteros y otro tipo de instalaciones similares, más frecuentes en esta zona de la ciudad. Por tanto, en este sentido, consideramos factores a favor tanto el mayor tamaño de los edificios como la mayor presencia de ascensores que facilitan el acceso a las casas. Aun así, el miedo ante el robo de bicicletas hace que en ocasiones, aun disponiendo de este tipo de espacios, se prefiera guardar la bicicleta en el interior del propio domicilio.

*“La gente que tiene bicicletas buena no las sacan, no las pueden usar. A mí aquí me quitaron una, o sea, yo pagaba un garaje para tenerla colgada, pero había conseguido un gancho de estos para colgarla desde arriba y no la amarré, porque bueno, está en un garaje yo que sé, yo entiendo que todas las personas que estamos ahí pagando ese garaje... además, a lo mejor de doce motos y una bici ¿Sabes? Que todo el mundo está cuidando las cosas de las demás, pues no. Un día fui yo a entrar al garaje y no estaba” (Usuaría de la bicicleta, Cádiz)*

*“La guardo en mi casa, en el garaje no me atrevo, ahí normalmente no pasa nada pero el modelo de bicicleta esta de montaña... y la de carretera vale más todavía. Yo la bicicleta la estoy viendo yo, yo voy de casa al trabajo, la dejo en el trabajo, la meto dentro y, del trabajo a mi casa [...] En mi casa tengo tres ganchos, y ahí tengo la de carretera, la de mi hermana y esta normalmente la dejo en el salón porque como la cojo todos los días...” (Ciclista deportivo, Cádiz)*

*“Yo lo tengo en un garaje cerrado [...] porque para tener tándem hay que tener un garaje cerrado, porque un tándem no lo puedes meter ni un ascensor, ni lo puedes*

*subir por unas escaleras, ni nada, es que es muy largo, mide 2,30. [...] Es un armatoste” (Ciclista deportivo, Cádiz)*

En nuestras observaciones y visitas a los domicilios de nuestros informantes hemos podido comprobar cómo los y las ciclistas han ido desarrollando distintas estrategias para guardar sus bicicletas en el interior de sus domicilios; balcones, patios de casas-puerta, azoteas, trasteros, o locales comerciales vacíos son algunos de los espacios que hemos podido identificar.

### 3.3.1. Los aparcabicis.

Cualquier vehículo que se utilice para desplazamientos cotidianos debe tener un espacio para su almacenaje en el lugar de origen y en el de destino. En el caso de la bicicleta, este asunto cobra especial relevancia pues por sus características son elementos fácilmente sustraíbles por los amigos de lo ajeno. Éste es un temor recurrente en cada una de las personas que utilizan la bicicleta con las que hemos podido establecer contacto. Tal y como se recoge en el anteproyecto de ley de Movilidad Sostenible<sup>14</sup>, para fomentar y normalizar la bicicleta como un medio de transporte más en los desplazamientos urbanos, se considera que debe estar asegurada la posibilidad de almacenarlas y aparcarlas tanto en las viviendas como en los lugares externos, centros de destino y espacios que actúan como focos atractores de viajes.

*“Es que hay que pensar en aparcamientos para residentes de bicicletas, hay cosas en el mercao pero hay otras cosas que se pueden inventar, pero que hay que pensar que los parkings subterráneos estos inevitablemente tenemos, pues a lo mejor hay que destinar una zona importante a bicicletas para residentes. Para la movilidad a mí no me parece practico porque tiene que haber aparcamientos en superficie pero para dormir, paraqué estén protegidas de las inclemencias del tiempo y tal, eso por ordenanza ¿no? hay que habilitar espacios en toda la ciudad. Eso para mí siempre lo he pensado que es un factor limitante importante pero claro, para mí es un obstáculo también pero en mi casa hay ahora mismo tres bicicletas, sin contar las del niño [...] ¡Se puede! Claro, es un coñazo pero evidentemente el que quiere lo tiene pero si es algo que para mucha gente eso facilitaría, es un elemento que hay que favorecer” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

Al igual que ocurría en el caso del viario ciclista, la opinión y valoración de las estructuras destinadas al estacionamientos de las bicicletas es bastante deficiente. Encontrándose escasos, mal diseñados y no adaptados al contexto territorial en el que están instalados. Al tratarse éste de un ámbito costero, el salitre marino y los vientos de levante son dos factores que han de ser tenidos en cuenta a la hora de seleccionar los elementos del mobiliario urbano de estos municipios, ya que,

<sup>14</sup> Presentado ante el Consejo de Gobierno el 16 de septiembre de 2014

por un lado, sufren una erosión bastante intensa a causa de la sal y por otro lado, si este tipo de infraestructura no tiene una altura que permita asegurar el cuadro de las bicicletas, éstas corren el riesgo de ser tumbadas por el aire y sufrir daños en sus estructura, sobre todo en los radios de las ruedas. Este tipo de cuestiones han sido plasmadas en distintas alegaciones y escritos realizados por colectivos como la Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz, como bien refleja el siguiente fragmento de un análisis publicado en su blog sobre los aparcabicis en la ciudad:

*“Un buen aparcabicis debe aportar al ciclista: seguridad (ante robos o vandalismo), estabilidad (ante fuertes vientos o empujones involuntarios), versatilidad o polivalencia (servir para todo tipo de bicicletas y tamaños y servir para todo tipo de cadenas o candados), comodidad y sencillez (deber ser fácil para el usuario poner y quitar el/los candado/s) [...] Como elemento perteneciente al mobiliario urbano debe ser resistente, tanto a la intemperie como al deterioro por vandalismo<sup>15</sup>” (Colectivo ciclista, Cádiz)*

Sin embargo, en el caso de Cádiz, este tipo de colectivos sienten como las autoridades locales hacen caso omiso a estas reclamaciones, como indica la siguiente frase extraída de una de nuestras entrevistas:

*“Los aparca bicis estos de anilla, de espiral, son un desastre, son antiguos, dobla ruedas... y eso lo recogieron las alegaciones, pues a los dos años te montan 8 anillos en el campo del sur ¡es que pasan totalmente!” (Representante colectivo ciclista, Cádiz)*

En otros casos, como en el del municipio de Chiclana, el propio personal técnico del Ayuntamiento manifiesta que es consciente de este problema y, de un tiempo a esta parte, están tratando de sustituirlos:

*“Son unos aparcabicicletas –haciendo referencia a los actuales– que a mí no me gustan mucho, los de espiral y otros sucedáneos, son unos que tienen una especie de vía en la que apoyas la rueda delantera, y ahora estábamos poniendo, que lo hemos hecho en la zona de la playa ya, un modelo que es muy parecido al del Consorcio. Que ese está muy bien, no tan bonito... no es de acero inoxidable.” (Técnico municipal, Chiclana)*

Su importancia resulta, no obstante, relativizada en otros testimonios, en los que los aparcamientos para las bicicletas se conciben de forma complementaria y no central. Se comprende que así en momentos y lugares en los que el uso de la bicicleta como medio de transporte no está demasiado extendido, los referidos problemas de aparcamientos escasos o deficientes no se conciben como un obstáculo determinante:



Aparcabicicletas con diseño poco funcional en Campo del Sur, Cádiz. Fuente: Imagen propia.

*“No creo que porque haya más aparcamientos la gente vaya a consumir más la bicicleta pero hacen falta aparcamientos de bicicleta.” (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*“Aparcamiento, yo la engancho en cualquier lado, a cualquier señal, cualquier poste, lo que sea... yo creo que aquí la policía no da por culo con eso. Yo no me han dicho nadie, quillo me han puesto una multa por aparcar la bici en cualquier lado.” (Usuario de la bicicleta, San Fernando)*

*“De todas formas yo aquí no lo concibo como una de las cosas para que la gente no vaya en bici. Yo creo que aquí la gente no coge la bici por falta de costumbre, porque puede ir andando y no es porque no haya aparca bicis. Porque si la dejas en el árbol te da igual, es lo que han hecho toda la vida. Ahora, igual los ponen y... empieza a haber más bicis. Yo sé que por ejemplo en mi Instituto si había, dentro de mi Instituto si había para dejarlas, las bicis.” (Usuario de la bicicleta, San Fernando)*

### 3.4. El problema del robo de bicicletas.

En estos momentos, la ecuación es clara: a mayor presencia de la bicicleta en la ciudad, mayores robos de bicicletas. En los testimonios de nuestros entrevistados/as, el miedo de sufrir un robo es una constante, y es por tanto un elemento que condiciona la forma y el uso de la bicicleta en nuestro ámbito de estudio. De

<sup>15</sup> <http://www.cadizenbici.org/2014/09/tenemos-aparcabicis-adecuados-en-cadiz.html>

hecho, un número bastante elevado de las personas entrevistadas, o bien han sufrido el robo de sus bicicletas o conocen a alguien en su círculo más próximo al que le hayan robado la bicicleta. En general este peligro se afronta con mayores medidas preventivas (candados, ubicación en lugares seguros, a la vista o simplemente no despegándose de la bicicleta en lugares públicos...), medidas que se acrecientan cuanto mayor es el valor de la bicicleta, o la apariencia del valor, que es lo mismo en estos casos.

*"Roban mucho, de hace dos años...para acá es horrible" (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

*"A mí me han robado dos bicis y media aquí. Una de carrera me la encontré sin ruedas, amarrada, porque ya puse un cierre bueno, pero se llevaron la rueda que eran de cierre rápido" (Representante político, Puerto Real)*

*"Mi novia tenía una, y yo tenía dos. A mí me han robado una y la de mi novia, en mi casa, dentro en el patio [...] El año pasado a mi novia le dio por dejarla en la azotea, con dos bicis más de los vecinos, de estas bicis chiquititas que se desmontan, se la llevaron las de mi novia y las otros dos de la azotea, se la llevaron picha" (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"Mi bici es medio en condiciones y es que te la quitan del tirón, o tienes una bici así normalita...La metía en la casa, bajaba, subía hasta un segundo [...] En la playa me la llevo a la arena, la pongo atrás en la arena y que la esté viendo. Es que yo conozco a más de uno que le han robado la bici aquí en Cádiz. A mí no porque yo no la dejo amarrada, paso..." (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

*"Hay que tener cuidado, una bici buena no la puedes dejar en la calle así como así. Te lo digo porque yo conozco a varias personas ya que les han robado la bici, pero esas nuevecitas, que las deja en la calle atada con candado y a la mañana siguiente...En la calle yo no la dejaría" (Usuario de la bicicleta, Cádiz)*

La valoración sobre cómo se gestiona y qué acciones se llevan a cabo para solventar el problema del robo de bicicletas se centra en torno a varias cuestiones centrales, como son la escasez de aparcamientos, el mal diseño de los existentes y la ausencia y/o deficiencia de los parkings vigilados para bicicletas.

*"La verdad es que es un tema complicado, eso es una cosa que es intrínseca ¿Cómo solucionarlo? Eso hay que buscar parking, una forma de gestionarlo que sea rentable tanto para el usuario como... Pero la verdad es que es una cosa que yo la verdad es que no se en principio como darle solución. A ver, solucionarlo se podría solucionar pero con un coste determinado, si haces rentable un sistema público... es que todo eso hay que estudiarlo, lamentablemente es lo que tenemos. Yo supongo que cuando haya un uso más masivo pues esas cosas se reducirían, o no..." (Representante político, Puerto Real)*

## 4. Economías de la bicicleta.

En lo que se refiere a la caracterización del sector de la bicicleta en el entorno de la Bahía podemos ver que Cádiz y Jerez, principales centros administrativos y de trabajo de la Bahía, son las ciudades que tienen una mayor presencia de empresas relacionadas con la bicicleta. A continuación le siguen San Fernando, Chiclana, El Puerto de Santa María y Rota, todos ellos municipios costeros en los que la presencia de turistas en la época estival es bastante importante. Esto parece indicarnos que las principales demandas en torno al uso de la bicicleta tienen que ver con un uso utilitario y turístico de este medio de transporte, ambos sectores en expansión en este entorno. Hemos podido identificar más de cincuenta empresas en las que la bicicleta se oferta como producto, ya sea para su venta, reparación, alquiler o incluso como medio en el que realizar rutas guiadas. Aunque, dada la actual situación de expansión que está experimentando este sector, debemos tomar este dato como algo orientativo.

Hemos centrado nuestro trabajo en los negocios locales vinculados con la bicicleta, los cuales se caracterizan por presentar un tamaño bastante reducido, tanto por su número de trabajadores, como por el tamaño de las instalaciones. No hemos trabajado en grandes superficies presentes en la zona, como son el Corte Inglés, Carrefour o Decathlon aunque sí los hemos mapeado y contabilizado para tener una idea del área de influencia y las interferencias que se pueden producir entre los pequeños comercios y estas grandes superficies. Cádiz y Jerez cuentan con dos centros comerciales de El Corte Inglés. Además de éstas grandes superficies, en el entorno de la Bahía existen tres hipermercados Carrefour, ubicados en San Fernando, El Puerto de Santa María y Jerez, y dos establecimientos de Decathlon, uno en El Puerto de Santa María y otro en Jerez de la Frontera.

Municipio	Nº de empresas locales	Grandes superficies
Cádiz	10-15	1
San Fernando	5-10	1
Chiclana	5-10	0
Puerto Real	0-5	0
El Puerto de Santa María	5-10	2
Rota	5-10	0
Sanlúcar de Barrameda	0-5	0
Jerez de la Frontera	10-15	2

Tabla con las principales empresas del sector de la bicicleta. Fuente: Elaboración propia

Para el análisis de la evolución del sector de la bicicleta en los últimos años vamos a centrarnos en el caso de Cádiz que es el municipio dónde hemos desarrollado nuestro trabajo con mayor profundidad. Tras la caída del uso de la bicicleta, hasta hace tan sólo nueve años, en Cádiz no existía una empresa que tuviese como eje vertebrador el negocio a la bicicleta. Sí que había algunas personas que se dedicaban a reparar y vender bicicletas de manera informal, y algunos talleres de venta y reparación de motocicletas que vendían y reparaban bicis –un referente en la zona era Castro Motos– pero la presencia de las bicicletas en este tipo de empresas era algo que complementaba a la actividad y servicios principales de estos negocios que estaban focalizados en las motos como producto estrella. Actualmente el panorama ha cambiado bastante, como podemos ver en el mapa de la página siguiente.

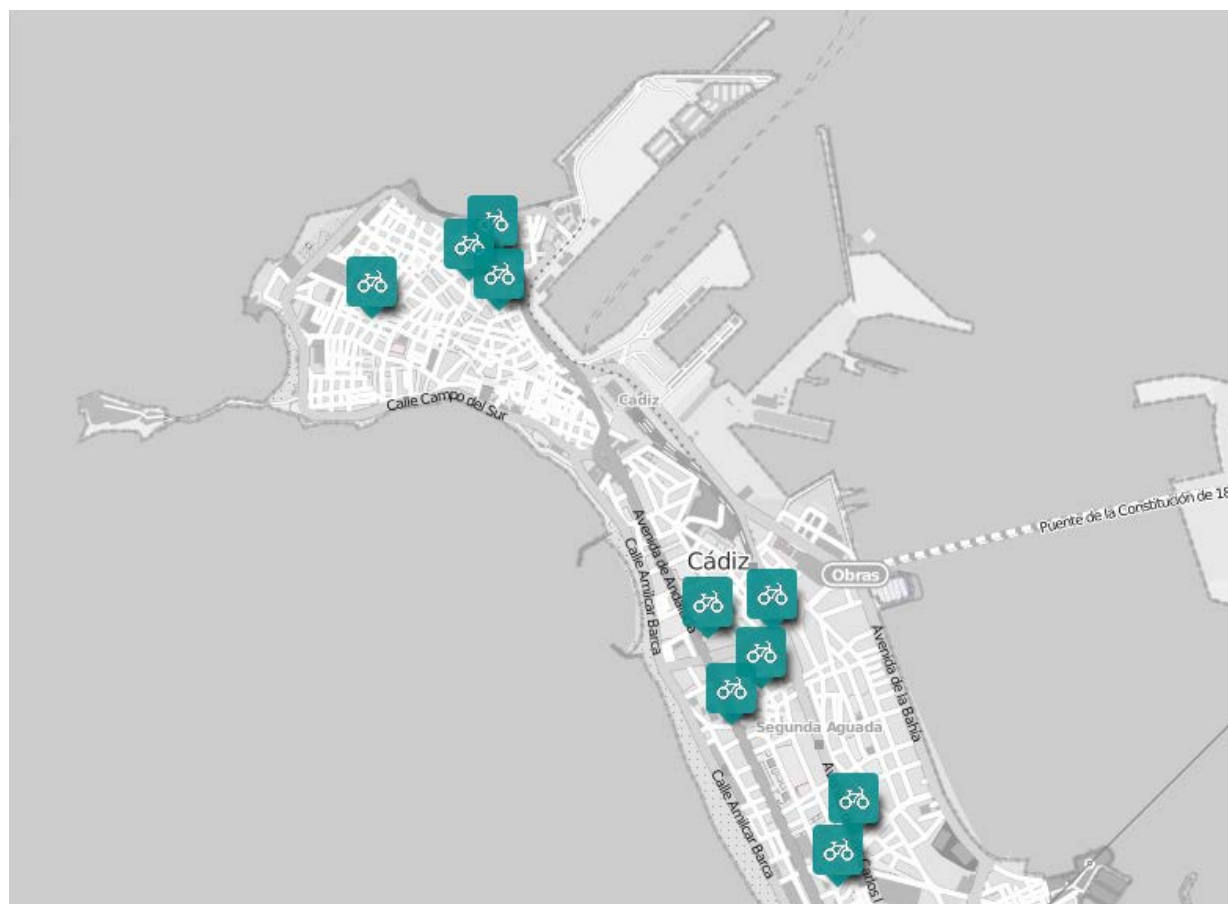
Hoy día nos encontramos con casi una docena de negocios –cuatro han abierto en el último año y medio– entre ellos podemos encontrar servicios de venta, reparación, alquiler, rutas guiadas e incluso fabricación propia de bicicletas. Aunque también hemos tenido constancia de otro tipo de iniciativas que, desde un plano más informal, ofrecen servicios de venta de bicicletas de segunda mano, reparación y restauración tanto en pequeños locales particulares como a domicilio.

**¿A qué se debe este aumento en el sector de un tiempo a esta parte? ¿Se corresponde con el aumento en la presencia de infraestructuras ciclistas en la ciudad? ¿Qué influencia han podido tener los turistas? ¿Y la crisis? ¿Existe un efecto contagio por la experiencia de Sevilla?**

El estado de desarrollo de las infraestructuras ciclistas en el entorno de la Bahía, caracterizadas por su discontinuidad, escasez y por presentar una ubicación que podríamos denominar como periférica, nos hace pensar que el impulso de este sector económico no sería algo determinante en el auge que ha tenido este tipo de negocios en los últimos años aunque sí puede haber ayudado en algunos aspectos como la selección de la ubicación geográfica de algunos negocios.

*“Para elegir el sitio, para mí es imprescindible el carril bici, yo vivo cerca de aquí, por lo tanto este local lo estaba viendo constantemente, me venía aquí al parquecito en mis horas de paro y yo decía ‘ ¿En ese local que se puede hacer, que idea ves que se le puede sacar, que provecho se le puede sacar...? ’ Y entonces ya me metí en el tema, pues mira el carril bicicleta... me lancé, me lancé y un detalle importantísimo es ese carril bici que pasa por delante mía, que pasan cientos de bicicletas, ahora menos*





Mapa de establecimientos que ofrecen la bicicleta como producto. Fuente: Elaboración propia creado con uMap, open source software para crear mapas a partir de OpenStreetMap.

*porque estamos en invierno pero en verano creo que esto se va a poner... y tener un carril bici delante de una tienda en la que la gente viene con un problemita... y ya dice 'Ay, pues le voy a preguntar aquí' ¿No? 'O mira, que ya no me está frenando...' Si esta misma tienda estuviera aquí a la espalda no sería lo mismo, yo tengo muchísima clientela que vendría a buscarme a mí por lo que soy, por los años que yo llevo aquí, la persona tan popular que soy, pero no cabe la menor duda que el carril bici es imprescindible y eso es lo que me animó definitivamente a abrir la tienda y este localcito aquí." (Empresario de la bicicleta, Cádiz)*

Es cierto que, tanto las nuevas empresas como las que existían con anterioridad, tienen bastantes expectativas en lo que supondría la creación de una red completa de carriles bici en la ciudad que se prevé en el PAB. Algo recurrente es

la comparación con Sevilla y el éxito que ha tenido allí la implantación del carril bici, pues el uso de la bicicleta y la "bicivilización" de las ciudades son percibidas por el sector de la población que se posiciona abierta y activamente a favor del uso y la implantación de la bicicleta en las urbes, como una oportunidad para el tejido empresarial local dada la situación de crisis que atraviesa la sociedad en general, y la provincia de Cádiz en particular. Esta situación contrasta con el auge del turismo de cruceros en la ciudad de Cádiz, pues el Puerto de Cádiz se está consolidando en los últimos años como uno de los principales destinos a nivel nacional para este sector turístico, hecho que está nutriendo la creación de un tejido empresarial en torno a la creciente presencia de turistas que demandan otras formas de conocer sus destinos, en este caso, la Bahía de Cádiz.



*"Había como un vacío, un nicho de mercado, un hueco ahí... porque además subió mucho el número de cruceros que llegaban al puerto de Cádiz, entonces claro, en Madrid, en Barcelona... todo el turismo ahora se está enfocando mucho al turismo en bici y entonces claro llevaba muchos años viendo que se estaba disparando el tema. Y aquí pues... Cádiz de hecho creo que se ha convertido en segundo puerto después de Barcelona en destino de cruceros y luego todos los hoteles... y bueno hay carnaval hay más cosas para el turismo y en Cádiz ahora mismo, aparte del turismo hay poca cosa. Hice un estudio de mercado, yo cuando lo estábamos mirando y tal solo vimos una tienda que alquilaba bicis y dijimos a ver 'medio millón de cruceristas, aquí falta algo [...] El sitio lo elegí por la proximidad a los cruceros, el centro de recepción de turistas, Plaza Mina porque es una calle como muy de paso de gente, de turistas y de gente de aquí también... el precio asequible también del alquiler, porque es que en la Calle Ancha pregunté un par de locales y de dos mil para arriba ¡Puf!'" (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

*"Empecé hace años [...] Yo en verdad soy de turismo y estaba encargada de una empresa de cuatriciclos que había aquí, yo soy usuaria de la bicicleta, pero por H o por B, pues duramos un verano y... después nos cambiamos de sitio, pero poco más. Me he ido, volví y en turismo pues... me comentaron, como se acordaban de que yo tenía las otras bicis y tal pues que había demanda del alquiler de bicicletas. Y entonces pues empecé en la plaza... Bueno, primero andando por la calle, con las dos bicis, vestida de amarillo (risas), pitos y flautas ofreciendo el servicio a los extranjeros que tal y que cual. Y empezó a funcionar." (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

Hace unos años, el uso de la bicicleta era predominantemente deportivo, y esto hacía que la oferta de productos y servicios del sector empresarial dedicado a la bicicleta en la zona estuviese mayoritariamente enfocado a este perfil de ciclistas, fundamentalmente dentro de la bicicleta de carretera. Alrededor de este tipo de ciclismo en particular había una red de relaciones económicas y de sociabilidad en la que estaban implicados los clubes ciclistas, las tiendas de bicicletas que no sólo atendían la demanda de estos ciclistas sino que en muchas ocasiones actuaban –y actúan– de promotores y patrocinadores de los eventos deportivos. Chiclana en particular era un referente en el entorno metropolitano de la Bahía, de hecho es el único municipio de los que hemos venido trabajando que cuenta con un velódromo, una infraestructura destinada a la competición y al entrenamiento del ciclismo en pista. El siguiente fragmento de una entrevista realizada al presidente de uno de los dos clubes ciclistas del municipio nos muestra el cambio que se ha venido experimentando en los últimos años en cuanto a la variabilidad de los perfiles y preferencias ciclistas:

*"Ahora lo que está despuntando es la bicicleta de montaña. Ahora parece que también que le han dado a la gente por la moda esta de la bicicleta urbana con piñón fijo... De hecho nosotros teníamos ahí diez bicicletas de pista y como no las utilizábamos porque la cantera por desgracia está perdida, bueno de pista y en general, hoy lo*

*que está mandando es la bicicleta de montaña, hoy niños que compitan en bicicleta de carretera es difícil.*

*-Que ya no es como antes que ibais ustedes con el autobús este doble que ibais ¡Que vienen los de Chiclana! Y organizabais 30 carreras...*

*-Eso creo que no se volverá a ver, no, porque no hay chiquillos. No se organizan carreras por eso, porque no hay chiquillos, porque los mismos padres, pues escuchan 'han matado a un ciclista atropellado'. Y los padres dicen '¿Yo cómo voy a poner a mi niño en la carretera?''" (Representante club ciclista, Chiclana)*



Imagen del Velódromo municipal de Chiclana. Fuente: Imagen propia.

La caída del ciclismo de carretera, el aumento del número de usuarios y usuarias de la bicicleta que la utilizan para sus desplazamientos cotidianos, así como la presencia de turistas que demandaban servicios como el alquiler de bicicletas, ha ido abriendo nuevos nichos de mercado para las empresas, que han ido diversificando la oferta y la orientación de sus negocios.

A pequeña escala nos encontramos con distintas iniciativas que ofrecen al turista varios servicios relacionadas con el uso de la bicicleta: alquiler de bicicletas, rutas guiadas, aplicaciones móviles para guiarse en la visita por la ciudad, rutas temáticas, etc. Aquí tenemos que distinguir entre las iniciativas empresariales enfocadas al turismo y aquellas que ofrecen sus servicios a este sector de forma tangencial, pero no es el eje vertebrador de la empresa. Las empresas que ofrecen servicios de alquiler de bicicletas se concentran en los municipios de la Bahía que cuentan con mayor reclamo turístico: Cádiz, Jerez, Rota, El Puerto de Santa María y Chiclana.

Además de esto, distintos negocios hosteleros están tratando de adherirse a la moda de los espacios “amigos de la bici” o bikefriendly<sup>16</sup>. Es el caso de las distintas terrazas y bares que instalan aparcabicicletas para que su clientela pueda tener la bicicleta a la vista, salvando así, desde iniciativas privadas, la carencia de aparcamientos para bicicletas característica de Cádiz.



Aparcabicicletas en establecimientos en Cádiz. Fuente: Imagen propia.

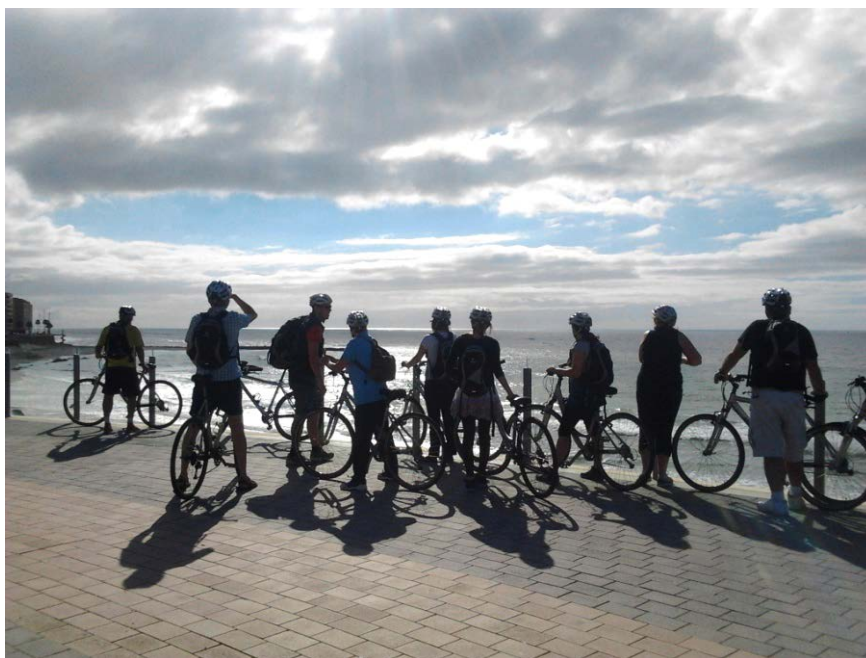


Aparcabicicletas en establecimientos en Cádiz. Fuente: Imagen propia.

En una escala mucho mayor, nos encontramos con la presencia de vínculos entre la bicicleta, como alternativa a otras formas de conocer el entorno, estamos hablando de los hoteles y los grandes cruceros. Tenemos constancia que tanto los barcos de la empresa Costa Cruceros como los de la empresa alemana AIDA<sup>17</sup> cuentan con flotas de bicicletas para que sus cruceristas puedan visitar las distintas ciudades en las que hacen escala.

<sup>16</sup> El Hotel Meliá Sancti Petri, ubicado en Chiclana de la Frontera es el único establecimiento de la provincia que cuenta con la certificación oficial bikefriendly (<http://bikefriendly.bike/>)

<sup>17</sup> <http://www.aida.de/kreuzfahrt/reisen-mit-aida/sport/biking.18853.html>



Imágenes de cruceristas en bicicleta en Cádiz. Fuente: Imagen propia.

A continuación mostramos unas gráficas que ponen de manifiesto la estacionalidad que este tipo de turismo presenta en Cádiz, así como el aumento progresivo que el turismo de cruceiros ha tenido en la ciudad en los últimos 10 años.

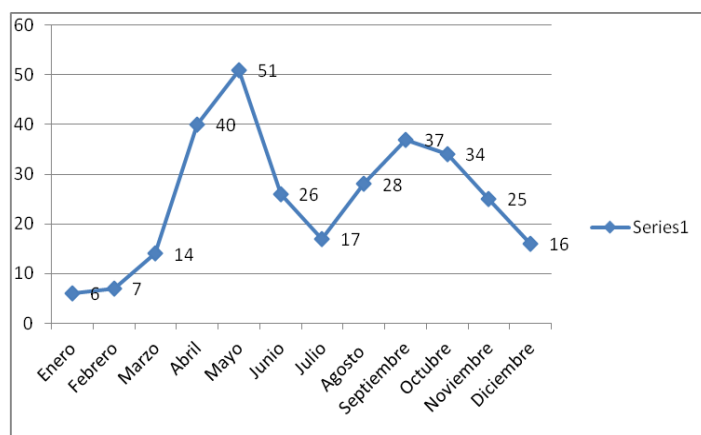


Gráfico escalas previstas para el año 2015 en Cádiz. Fuente: Elaboración propia a partir de [www.puertodecadiz.com](http://www.puertodecadiz.com)

## Evolución número de cruceiros período 1994-2014

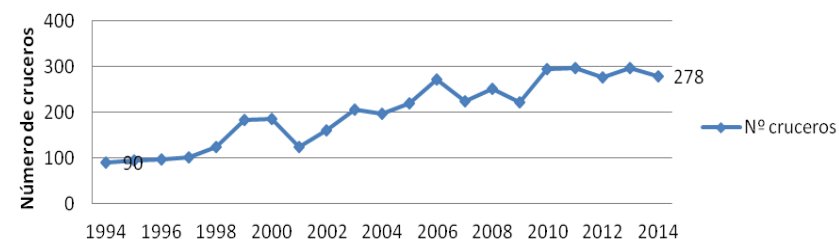


Gráfico evolución escalas de cruceiros en Cádiz durante el período 1994-2014. Fuente: Elaboración propia a partir de [www.cruisesnews.es](http://www.cruisesnews.es)

En los meses de primavera, verano y otoño se concentra la mayor presencia de turistas en ciudades como Cádiz. Hecho que incide en las empresas vinculadas de una forma directa al sector de la bicicleta, sobre todo en lo referente a la demanda de servicios relacionados con el alquiler de bicicletas, lo cual requiere mayor mano de obra y la consecuente adaptación de las plantillas de trabajadores en algunas empresas. Mientras tanto, el ciclista urbano que utiliza la bicicleta como medio de transporte, no suele mostrar cambios en la intensidad del uso de la bicicleta a lo largo del ciclo anual.

*"Funciona más el alquiler en primavera y otoño, más que verano, aunque digan: ¡Las bicicletas son para el verano! ¡Si en verano te mueres de calor! O la coges a las 8 de la mañana o a las 10 de la noche pero poco más...Y sí que se utiliza, el que la utiliza como medio de transporte...mmm, le da igual, le da igual, aquí somos un poco de que llueve y ya no salimos pero bueno, y después está pues lo que hacen su deporte que la cogen más los fines de semana y ahora empiezan con los duatlones, los triatlones, las carreras, las competiciones y eso empieza ahora en primavera. Eso se cierra en junio o por ahí, más que nada por el calor, la gente coge sus vacaciones, sus historias..." (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*

La delegación de turismo manda informes a los comerciantes una vez al mes con la información de los cruceiros que llegan a la ciudad, de esta manera las empresas del sector pueden prever y organizar su negocio a la presencia de los cruceiros por las calles, de hecho en algunas ocasiones en los que la afluencia de este tipo de turistas es bastante importante, las propias instituciones locales instan a los comerciantes a tratar de adaptar los horarios de los comercios locales al horario europeo.



## 4.1. La potencialidad del cicloturismo en la zona de la Bahía.

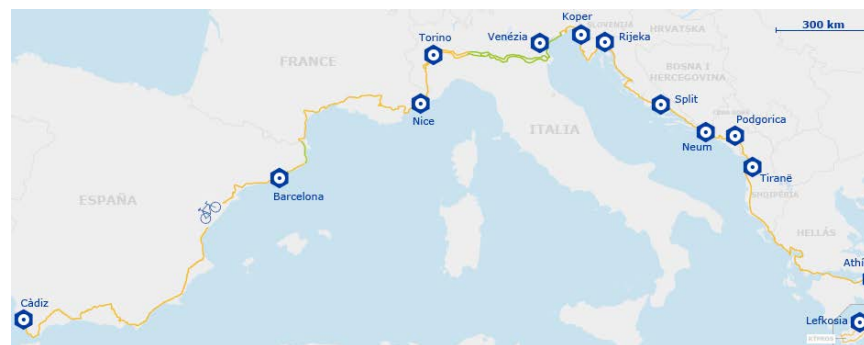
El cicloturismo es un campo en el que se establecen sinergias bastante particulares entre la población local y los visitantes que ofrecen una forma de entender y disfrutar del viaje. En cuanto a empresas de alojamiento, no nos podemos ceñir a la dicotomía entre los grandes hoteles y los pequeños alojamientos locales, pues existe una red de estrategias que surge de los propios personas a través de la que se están generando otras formas de estar y de vivir los destinos. Estamos hablando de iniciativas como el alojamiento basado en la solidaridad, en el don, que se dan cuando los cicloturistas visitantes son acogidos en las casas de los cicloturistas locales. Hay páginas de internet como <https://es.warmshowers.org/> o <https://www.couchsurfing.com/> que tratan de ser una plataforma para este tipo de intercambios.

*"Yo el turismo no lo entiendo de Hotel, yo entiendo de gente que te acojan y que te brindan, eso es como lo quiero vivir yo... es que si no, no me interesa" (Cicloturista, norte de la península, 65 años)*

*"Es que todo te sabe mejor, un bocadillo en un banco, en el bordillo de la acera, o una cañita en una tasca de por ahí ¡Eso no tiene precio! Es el lujo total*

*- Sí, es lujo, para nosotros eso es el lujo, no es el 5 estrellas que lo aborrezco. Pero esto, un cuchitril, una pensión, el bocata de nada a medio día y de noche una cenita un poco mejor, un poquito más fuerte para coger energía para el día siguiente, de verdad es... vamos, pasan los días y no te lo crees que estás viviendo eso día tras día, es increíble" (Pareja de cicloturistas, norte la península, 68 y 65 años)*

En este entorno metropolitano existe una importante red de vías interurbanas que ofrecen una oportunidad para los desplazamientos con fines de ocio y deportivo, el desarrollo de actividades relacionadas con el cicloturismo y la combinación de la bicicleta con otras formas de transporte. Pero una vez más, la ausencia de una red ciclista que articule los distintos municipios de la Bahía actúa como factor limitante, en este caso, para el desarrollo de un tipo de ciclismo que podría ayudar a equilibrar la fuerte estacionalidad que presenta, como acabamos de ver, el turismo de cruceros. Una de las principales dificultades con las que se encuentran los cicloviajeros a su paso por la Bahía de Cádiz es la fragmentación del territorio y la discontinuidad en el viario por el que poder circular, algo que podría solventarse con la ejecución de la Eurovelo 8, la Ruta Mediterránea del Proyecto Eurovelo el cual está desarrollado por la Federación Europea de Ciclistas.



Mapa Ruta Mediterránea (8) del proyecto Eurovelo. Fuente: [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)

Los responsables del proyecto Eurovelo en el Estado ven en la implantación de estas rutas una oportunidad para solventar una de las problemáticas más comunes para el colectivo cicloturista, como es la entrada y la salida de las grandes ciudades.

*"De hecho, si tú vieras, que yo las he visto muchas veces, las caras de los cicloturistas cuando llegan al puente con sus alforjas, se quedan parados, con la señal de (prohibido pasar)... Ese cicloturista que puede ser perfectamente un turista internacional, que por cierto como dato [...] movió el año pasado en Europa 9000 millones de euros, es un trozo de pastel que ya se lo han trasladado las asociaciones de bicicletas española, de fabricantes y eso... se lo han trasladado a todas las autoridades, a nivel estatal porque les dice, es que os estáis perdiendo un pastel tremendo." (Usuario de la bicicleta, Cádiz, 38 años)*

*"Pero para que tú les alquiles a los turistas bicicletas ¿Qué tienes que ofrecerle? Unos carriles bici por donde circular, tú no puedes decirle a la gente búscate la vida, yo te alquilo y búscate la vida. Tú te vas a mover en turismo por el centro de Cádiz y no hay problema, pero tú te quieres ir un día a la playa ¿Y ahora tú como te vas a la playa? A la Caleta sí, a lo mejor, vale..." Usuario de la bicicleta, Cádiz, 50 años*

*"Aquí te llegan y te dicen (los guiris), voy a ir a Conil ¿Como que te vas a ir a Conil? ¿Por dónde? ¿Ahora qué quieres que te explique yo ahora desde aquí como llegar a Conil...? Que te vas a encontrar con esta autovía, ahora en Chiclana vete al Novo que hay carril, que después hay una carretera, pero ellos no lo ven... ¡Ellos lo ven normal! Y otras quejas que yo he tenido mucho que yo incluso he ido a la Junta y ya no te sé decir a donde, es que no ubico la oficina ahora mismo, y no... Pero bueno, eso, tu terminas Campo Soto, está el caño zumaque ¿vale? Y en la otra vereda está Chiclana, es el Novo, y entonces lo que no entienden los turistas es como que no hay un puente para cruzar y hacer toda la costa ¿Que es un salto! Pues yo he ido a decirlo esto a la Junta, no sé a qué oficina era 'no se puede hacer porque pasan barcos de vela' ¿pero cuántos barquitos de esos pasan por aquí? O pon algo, o después de donde atraquen ellos, que habrá un sitio de atraque, pues hazlo más pa ya... porque para las salinas*

*ya está el camino muy bien hecho para hacer todo el recorrido por las salinas, pero no te pares aquí, tu paras aquí el recorrido y ahora ¿qué? Pues es un saltito, un charquito como de aquí a ahí y ahí está Chiclana, es que es un salto. Además te podrías coger eso, que además en el Novo está todo lleno (de carril bici), está el poblado de Santi Petri y ya después todo el carril bici ¡pum, pum, pum pa bajo! ¡Y unes toda la línea de costa!" (Empresaria de la bicicleta, Cádiz)*





## 5. Conclusiones y propuestas.

### 5.1. Conclusiones.

El fomento de la bicicleta como medio de transporte no puede entenderse como un elemento aislado, sino que debe ir integrado en una concepción de un espacio urbano más amable y próximo a las personas que lo habitan y forman parte de él. Como dirían Delgado y Malet, se trata de cambiar la visión del espacio público que durante décadas ha olvidado su carácter social y habitable y entenderlo como un concepto político en el que confluyen una multiplicidad de usos, de miradas y de intersecciones (Delgado y Malet, 2007).

El proceso de “democratización del automóvil”, con la popularización del vehículo privado como principal medio de transporte de la población y el fomento de las grandes infraestructuras destinadas a su uso ha favorecido este medio de transporte frente a otras formas más equitativas y sostenibles de habitar y moverse por el espacio urbano. Y es que si bien los gestores de lo público que se muestran más reacios a la normalización del uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades suelen aludir a la marginalidad de la actual presencia de la bicicleta en contextos como el de la Bahía de Cádiz y a las limitaciones de su uso como vehículo para una gran parte de la población, como argumentos para justificar la escasa apuesta política por la bicicleta, encontramos una falta de cuestionamiento acerca del grado de accesibilidad del automóvil y los desequilibrios que el fomento de este tipo de desplazamientos genera en la sociedad.

Por tanto, a pesar del elevado grado de motorización de nuestras ciudades (recordemos que los desplazamientos en vehículo privado suponen el 51,5 % del total en el entorno de la Bahía<sup>18</sup>), respaldado por cuarenta años de políticas e infraestructuras a favor del vehículo privado, a través del cual se ha ido equilibrando el perfil de los y las usuarias de este medio de transporte, aún hoy los usuarios del coche son mayoritariamente hombres con un perfil socioeconómico determinado.

Como ya hemos visto, aunque el uso de la bicicleta presenta también importantes diferencias en base al género, con unas proporciones del 63/37 % de hombres y mujeres según el Plan Director para el Fomento de la Bicicleta en la Bahía y un 71/29 % según nuestros conteos. Parece ser que en aquellos entornos urbanos en los que el viario ciclista se ha implantado mediante una red de calidad, entendida ésta como una red completa, continua (incluyendo las intersecciones),

segregada del tráfico motorizado, uniforme, directa, confortable y conectada con los distintos nodos urbanos como ha ocurrido en el caso de Sevilla, esta desproporción tiende a disminuir. De hecho la presencia de usuarias de la bicicleta es un indicador utilizado de la normalización del uso de la bicicleta en las ciudades (Marqués et al. 2012; Garrard 2011).

Como puede verse con mayor detalle en el capítulo en el que reflexionamos en torno a la relación entre la movilidad ciclista y las mujeres, el uso que éstas hacen de ella tiene una serie de particularidades a las que habrá que atender para acercar la bicicleta a aquellos perfiles de mujeres que aún hoy no sienten que éste sea un medio óptimo para sus desplazamientos. Y es aquí donde debería realizarse un estudio pormenorizado acerca de las necesidades y demandas de las potenciales usuarias de la bicicleta y destinar esfuerzos para su incorporación a este medio de transporte más sostenible, económico, justo y eficaz tanto a nivel individual como colectivo.

Durante las distintas entrevistas que hemos realizado nos hemos encontrado con numerosos testimonios que expresan las sensaciones y percepciones en torno a la ciudad y la forma de vivirla que aporta la bicicleta frente a otros medios de transporte más asépticos y enclaustrantes como el coche. Cambiar este modelo requiere de un compromiso por parte de todas y cada una de las administraciones que intervienen y tienen competencia sobre un territorio. En los últimos años, con iniciativas como la Ley de Movilidad sostenible, el Plan Andaluz de la Bicicleta o el proyecto La Ciudad Amable se advierte la predisposición y voluntad a escala autonómica de cambiar la mirada y gestión hacia nuestras ciudades pero sin la colaboración, el compromiso y la apuesta de las administraciones locales, éste viraje hacia ciudades más habitables y próximas a la ciudadanía se hace prácticamente imposible.

Atendiendo a las singularidades de nuestro entorno de análisis, la Ciudad Bahía no es sólo un espacio geográfico, sino también social, demográfico, simbólico y político, con claras consecuencias en lo que concierne a la movilidad de la Bahía en todas estas dimensiones. La lectura que, en términos de movilidad, puede hacerse de esta macro-ciudad, que incluye la más elevada concentración andaluza de municipios que superan los 50.000 habitantes, no es la de homogeneidad y articulación sino, por el contrario, la de dispersión y desarticulación. El protagonismo del vehículo motorizado, a escala urbana e interurbana en nuestro entorno, caracterizado por una red de poblaciones de tamaño medio conecta-

<sup>18</sup> Datos recogidos en el Plan de Fomento de la Bicicleta en la Bahía (pendiente de aprobación)

das por vías rápidas, exige reformulaciones de carácter integral que potencien un transporte público que a día de hoy se muestra insuficiente para articular los territorios de la Bahía. Dicho de otro modo, la combinación entre poblamiento disperso en núcleos poblacionales medianos, separados entre sí a modo de islas, con un raquítico desarrollo del transporte público da como resultado un modelo de transporte poco sostenible. A esto se suman otros factores: la topografía en general llana, un clima benigno y las elevadas cualidades paisajísticas de la zona invitan a una mayor presencia de la bicicleta en el transporte de la zona, y en general destacan las relevantes potencialidades de este vehículo para su uso recreativo, de ocio y cicloturístico.

Por otro lado, es necesario situar en perspectiva el desarrollo de la cultura ciclista en la zona. El empleo masivo de la bicicleta como medio de transporte, usado para circular cotidianamente de forma “obligada”, parecía enterrado en el recuerdo de las décadas de los 40 y 50, con la imagen evocadora de trabajadores de los Astilleros que usaban este medio a diario, o la de jornaleros que faenaban en el campo y regresaban en bicicleta a sus hogares, estampa esta última que parece recordarnos esas personas mayores que aún vemos circulando en algunas zonas rurales gaditanas. A partir de los 60, solo conocemos la expansión de la bicicleta recreativa y deportiva, eclipsada por la expansión asfixiante del vehículo motorizado privado. Por eso, nos interrogamos sobre el alcance del reciente “boom” de la bicicleta, su crecimiento como medio de transporte para desplazarse también hacia el trabajo, los estudios o las compras, que no es más que una mayor visibilidad de su presencia, al ser esta muy relativa y limitada. En nuestro trabajo de campo, hemos constatado en esta zona la generalizada percepción social de un crecimiento del uso ciclista, como es referido en la inmensa mayoría de los testimonios recogidos. Pero buena parte de estos testimonios apuntan a explicaciones que refieren a su perentoriedad: el boom de la bici sería así una “moda pasajera”, conectada sobre todo con el “culto al cuerpo” y las preocupaciones por la salud, lo que se evidencia en una mayor visibilización de los usos deportivos y de ocio. El efecto arrastre hacia los usos considerados “obligados” (dirigirse al trabajo, al estudio, etc.) encontraría explicaciones adicionales en dos argumentos fundamentales: las debilidades del transporte público y, sobre todo, las motivaciones económicas, concretadas comúnmente en el ahorro del coste que el uso de la bicicleta supone frente a otras modalidades de transporte. En conexión con esto último, destaca la reiteración en los discursos del efecto sustitución de la bicicleta sobre el vehículo privado y más aún en ciudades como Jerez o Cádiz, cuyas dimensiones y orografía posibilitan, en general, los desplazamientos en bicicleta. En todo caso, a la espera de la puesta en marcha efectiva y real de planes

de promoción de la “cultura ciclista”, la expansión reciente de esta cultura tiene mucho de “boca a boca” y, sobre todo de contrastación personal a través de la propia experiencia. Eso prueba el hecho de que las percepciones sobre las bondades ciclistas, como hemos constatado, disten mucho entre usuarios habituales de la bicicleta y no usuarios.

El peso fundamental de la carencia de infraestructuras ciclistas adecuadas (vialidad de calidad, aparcamientos seguros, etc.) en la expansión de la bicicleta es un argumento recurrente en los testimonios recogidos. La percepción del riesgo de circular en bicicleta en las ciudades de la Bahía, tanto entre usuarios habituales como no habituales es aún bastante significativo, preocupando especialmente una mayor percepción entre las mujeres, como hemos referido, y entre los niños y los mayores. Las deficiencias en infraestructuras también limitan el desarrollo de las iniciativas empresariales que tienen como base el creciente uso de la bicicleta. Y, sobre todo, ahondan en el desarrollo desigual en la ciudad. Los efectos de la burbuja inmobiliaria, que han polarizado aún más el desarrollo por clases de los barrios no deberían sumarse al de las infraestructuras viarias que, como esta, se fundamentan en el uso de un vehículo que además de ecológico, sano y agradable, es barato. Dicho de otro modo, las infraestructuras ciclistas tienen la virtud de, si no integrar, al menos mejorar la articulación en términos de transporte de estas zonas con otras de la ciudad. Preocupan por ello algunos casos, como el de la ciudad de Jerez, en la que una zona sur que concentra la mayor parte de población con escasos ingresos y rentas, no disponga a la fecha de una adecuada conexión ciclista de calidad con el resto de la ciudad, debido a la dificultad añadida de un escalón orográfico que sería más que razón, coartada para ahondar en dicha desconexión. Deficiencias que la futura implantación del PAB como posibles promociones públicas de alquiler de bicicletas eléctricas a precios asequibles podrían subsanar en buena medida.

En definitiva, el desarrollo de infraestructuras ciclistas de calidad es también una apuesta para que el uso de la bicicleta sea una moda, pero una moda “que llegue para quedarse”. Superar el carácter parcial, desarticulado y sectorializado en la construcción de infraestructuras ciclistas es un importante reto a afrontar con determinación. Otro reto es superar el engavetamiento de los planes de transporte sostenible en los que dichas infraestructuras se enmarcan: planes que se diseñan exquisitamente y duermen en la paz de armarios y cajones. En este sentido, los instrumentos y figuras de planeamiento concretados en la promoción del uso ciclista, de entre los que sobresale la figura del Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta de la Bahía de Cádiz, se enfrentan con el reto de su aplicación real y efectiva, por lo que aún espera las dotaciones presupuestarias

correspondientes, superando su carácter de catálogo de buenas intenciones. Capítulo aparte merece el Plan Andaluz de la Bicicleta que como decimos, al igual que el Programa La Ciudad Amable ya se concreta en obras y proyectos en fase de ejecución.

Precisamente el primero de estos planes (el PAB) ha sido sin duda el más ambicioso y el que, en consecuencia, ha generado mayores controversias, expectativas y negociaciones. Esta efervescencia social ha despertado nuevas emergencias sociales en forma de colectivos y asociaciones, que han vehiculado las necesidades de la población en materia de movilidad ciclista, y también posicionamientos políticos que, en un ambiente previo a las elecciones autonómicas y municipales, ha estado muy cargado partidistamente. Que estas necesidades y expectativas no hayan sido suficientemente contempladas por los representantes políticos, o que los proyectos consiguientes no hayan tenido suficiente apoyo en las necesidades expresadas por la ciudadanía también ha sacado a la luz, no sólo la escasa sensibilidad por parte de los representantes políticos ante dichas necesidades sino la falta de participación de dicha ciudadanía en los asuntos de interés público. En suma, la falta de conexión con las preocupaciones ciudadanas en materia de movilidad requiere un trabajo más afinado desde la gestión política, más participativo, cercano y directo. Las obras ya en fase de ejecución como el segundo puente de Cádiz y, en menor medida, las del tren-tranvía perfilan algunas de estas fallas y problemas. Con respecto al primero, su elevadísimo coste interroga sobre la persistencia en la referida hegemonía del modelo de transporte motorizado. Con puente o sin él, no deja de ser sintomático que, como refieren algunos discursos, ayuntamientos con presupuestos agobiados por sus voluminosas deudas no desalienten el uso del coche porque ello supone una significativa entrada de dinero vía aparcamientos regulados en los centros históricos, al margen de impuestos municipales de circulación, entre otros posibles ingresos. La posible “competencia” de la bicicleta con el uso del transporte público sería otro ejemplo en el que se vislumbra la importancia de los razonamientos pecuniarios en la gestión público, por encima de otros.

Actualmente existe una fuerte desconexión entre los movimientos ciudadanos y la clase política, no existiendo vías de comunicación fluidas entre las personas que viven la ciudad y las que toman decisiones sobre la gestión y planificación de la misma. Desde los colectivos sociales relacionados con el fomento y la promoción de la movilidad ciclista se reclama la creación de órganos de participación que faciliten el diálogo entre los gestores (políticos y técnicos) y la ciudadanía. Con el surgimiento de este tipo de herramientas se fomentarían sinergias entre las distintas voces que se alzan en torno a la bicicleta, y a otros medios de trans-

porte, en estos espacios urbanos. Somos conscientes de que existen trabajos y análisis realizados desde los distintos colectivos, plataformas y asociaciones, algunos de ellos apoyados en trabajos de campo con una profundidad y un rigor suficiente como para nutrir un debate con el personal técnico en torno a las carencias y demandas de la población y las formas o estrategias empleadas para solventarlas. Municipios como Jerez cuentan ya con una Mesa de Movilidad de la que forman parte distintos colectivos y asociaciones del tejido socioeconómico local. Aunque en este caso, la dinámica de su funcionamiento no responde a un verdadero órgano de toma de decisiones, sino que más bien se queda en un plano consultivo, siendo el Ayuntamiento el que finalmente toma las decisiones, su carácter embrionario tal vez aliente lo que debería ser un desarrollo futuro de la participación en materia de movilidad, con mayor protagonismo y generalización a otros entornos locales. La creación de Mesas de Movilidad Sostenibles a escala municipal y metropolitana serían un instrumento a través del cual los distintos sectores de la población (colectivos ciclistas, empresarios, asociaciones de vecinos, asociaciones de personas con movilidad reducida, etc.) podrían intervenir en el proceso de toma de decisiones sobre el espacio que habitan y construyen día a día, lo cual conllevaría la creación de una estructura más horizontal con una mayor aceptación social de las intervenciones que se planteasen en su seno.

Otras alternativas de transporte como el tren y el autobús interurbano y urbano requieren una mayor atención, tanto en el coste para los usuarios como en la frecuencia y número de sus paradas. Las contadas experiencias de alquiler de bicicletas públicas distan aún de estar consolidadas y de hacer frente a la demanda social... La atención a la intermodalidad cobra un peso fundamental en un espacio tan singular como el de la Bahía: tanto en autobús, como en catamarán, como en tren, sobre todo en este último, se manifiestan muchas deficiencias que subsanar para atender a una población que hace uso creciente de la bicicleta y que requiere para moverse de la combinación de varios medios de transporte, sin tener que padecer las improvisaciones o la discrecionalidad. En la ciudad de Cádiz, por su débil conexión viaria, los problemas que refieren a la intermodalidad son aún más acuciantes. Cuando tales deficiencias de intermodalidad se suman a las precarias salidas por vía peatonal y ciclista de la ciudad, no es de extrañar que los ciudadanos vivan estas situaciones como aislamiento y abandono a sus necesidades y expectativas.

Finalmente, a nivel económico, hemos visto que las necesidades de revitalización de la Bahía son prioritarias. Las debilidades del tejido industrial, a la espera de iniciativas que lo remodelen y potencien con iniciativas sostenidas y sostenibles, exigen mirar hacia el turismo. A raíz del aumento del uso de la bicicleta en las

ciudades y la creciente presencia de turistas en el entorno de la Bahía, principales demandantes de los servicios de alquiler de bicicletas, ha ido aumentando tanto el número de establecimientos enfocados al ciclismo como los servicios que éstos ofrecen, diversificando sus productos y servicios al ritmo que lo hacía su clientela. Dada la oportunidad que la emergencia del turismo supone para el fortalecimiento de la economía local creemos que es fundamental establecer sinergias entre las administraciones y el tejido económico local.

De este modo, el fomento de la bicicleta como medio de transporte incide directamente sobre la demanda de servicios relacionados con la venta y reparación de bicicletas, entre otros subsectores. Hasta hace unos años el sector empresarial dedicado a la bicicleta tenía una orientación eminentemente deportiva. Los servicios y productos que ofrecían se ceñían a las demandas de los ciclistas deportivos, de hecho muchas de las tiendas de bicicletas actuaban, y aún hoy lo siguen haciendo, como patrocinadores de los distintos eventos deportivos en los que los clubes ciclistas locales participaban.

En definitiva, no se entiende el fomento del uso de la bicicleta per sé, sin un cuestionamiento previo no ya de las formas de movilidad sino del modelo de ciudad imperante. El fomento del uso de la bicicleta debe integrarse en una propuesta más amplia sobre el espacio urbano, en el que se invierta la actual estructura de poder de los distintos usuarios/as favoreciendo, en este orden, a peatones/as, ciclistas, usuarios/as del transporte público y por último, a los usuarios del vehículo privado. En esta vuelta al espacio público comprendido como un lugar de encuentro, de convivencias y de polifonías de distintos agentes sociales se deben tejer vínculos entre la población local y los políticos y técnicos sobre los que finalmente recae la toma de decisiones.

## 5.2. Propuestas

Uno de los objetivos principales de esta investigación era la elaboración de una serie de recomendaciones surgidas en base al análisis del estado de la movilidad ciclista que hemos realizado tras algo más de doce meses de trabajo de campo. A continuación vamos a desglosar las distintas propuestas que derivan del mismo en seis ejes de actuación; normativa y planeamiento, tejido empresarial y condiciones de ciclabilidad

### Normativa y planeamiento.

#### *A escala metropolitana.*

- Realizar un modelo de movilidad a escala metropolitana integrado en el que se primen las formas de desplazamiento alternativas al vehículo privado.
- Crear una Mesa de Movilidad Sostenible en el que estén representados los distintos agentes sociales que tienen presencia en el área metropolitana.
- Homogeneizar la oferta de transporte público colectivo, evitando el solapamiento entre líneas urbanas e interurbanas.
- Crear una red ciclista que articule y de conexión a los distintos municipios que forman parte del área metropolitana.

#### *A escala municipal.*

- Adecuar las ordenanzas relativas a temas de movilidad ciclista a la normativa estatal.
- Creación de ordenanzas municipales de movilidad que integren y regulen las distintas formas de desplazamiento presentes en cada municipio.
- Restricción del vehículo privado en los Cascos Históricos.
- Peatonalización de los Cascos Históricos y Paseos Marítimos.
- Jerarquización de los distintos modos de aparcamientos.
- Creación de zonas naranjas de aparcamientos en las que los residentes puedan aparcar con un menor coste que la población visitante.
- Habilitación de aparcamientos disuasorios en la entrada de los municipios y Cascos Históricos.
- Creación de plataformas únicas en los Cascos Históricos.
- Limitación de entrada de vehículos a Cádiz a través de mecanismos como el sistema de matrículas.
- Creación de zonas 30.



## **Ciclabilidad de los espacios urbanos.**

### *Respecto al viario ciclista.*

- Implantación de una red de ciclista pensada con fines de transporte.
- Conexión entre los distintos Campus Universitarios.
- Accesibilidad a los distintos municipios de la Bahía.
- Viario ciclista en los distintos accesos a Cádiz.

### *Respecto a los sistemas de aparcamientos.*

- Adaptación de los aparcamientos para bicicletas a las características climáticas de la zona.
- Habilitación de zonas de aparcamiento seguras para bicicletas en los principales centros de trabajo, estudios y ocio.
- Reserva de aparcamientos para bicicletas en parkings subterráneos y otros espacios cerrados.
- Habilitación de zonas en las que dejar la bicicleta en la parte inferior de los bloques de vivienda.

## **Seguridad.**

- Creación de un sistema de revisión técnica y mecánica de bicicletas.
- Creación de seguros de responsabilidad civil para ciclistas.
- Instalación de señales sonoras que faciliten la detección del viario ciclista en las intersecciones.
- Creación de itinerarios seguros peatonales y ciclables en los centros educativos.
- Creación de aparcamientos seguros para bicicletas en los centros educativos.
- Mejorar la señalización del viario ciclista existente.

## **Desplazamientos intermodales**

- Aparcamientos seguros y vigilados para bicicletas en cada una de las estaciones de los distintos modos de transporte del servicio público.
- Integración de un sistema común (billete único) que permita acceder a los distintos modos de transporte inter e intra metropolitanos.
- Favorecer la intermodalidad bici-avión en el aeropuerto de Jerez.

### *La bicicleta y el tren*

- Abaratar el coste del billete.
- Creación de bono para estudiantes y desempleados que fomente el uso de este modo de transporte entre los colectivos con menor poder adquisitivo.
- Habilitación de un vagón destinado al transporte de bicicletas en exclusiva.
- Conexión entre el núcleo de población de Guadalcazín y Jerez.
- Conexión con el Hospital de Puerto Real.

### *La bicicleta y el catamarán*

- Habilitación de un espacio adecuado para el transporte de bicicletas que ofrezca sujeción para las mismas.
- Dotar de conexión marítima el municipio de Puerto Real con el resto de los núcleos de población costera de la Bahía.

### *La bicicleta y el autobús*

- Creación de carriles exclusivos para autobuses que agilicen y reduzcan los tiempos de los trayectos entre sus usuarios.
- Rebajar los precios de los billetes.
- Creación de bono para estudiantes y desempleados que fomente el uso de este modo de transporte entre los colectivos con menor poder adquisitivo.
- Instalación de mecanismos que permitan el transporte de bicicletas que hoy día queda sujeto al criterio del conductor.
- Mejorar la conectividad entre los distintos municipios de la Bahía aumentando la frecuencia y ampliando la franja horaria.

### *La bicicleta y el tren-tranvía*

- Permitir el transporte de bicicletas en el futuro tren-tranvía.

## **Educación y concienciación social.**

---

- Fomento del uso de la bicicleta en escolares a través de la figura del educador/a vial como especialista y conocedor de la realidad ciclista, con mucha mayor profundidad que los profesionales de tráfico, con campañas/sesiones periódicas y regladas.
- Colaboración entre instituciones y administraciones públicas para la creación de campañas e iniciativas de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Implantación de Planes de Movilidad en Empresas que beneficien al personal trabajador que se desplazan en bicicleta y en otros medios alternativos al vehículo privado al centro de trabajo.
- Habilitación de aparcamientos para bicicletas en los centros educativos.
- Colaboración de las instituciones y administraciones públicas en campañas e iniciativas que apoyen y den difusión a las ventajas del uso de la bicicleta.
- Incentivos salariales a los desplazamientos en bicicleta.
- Campañas de fomento del uso de la bicicleta a través de actividades lúdicas y de ocio.
- Programas de concienciación turística sobre la movilidad ciclista.
- Reeducación de los profesionales del tráfico en cuanto a la sensibilización del uso de la bicicleta.
- Desmotorización de los servicios municipales.
- Creación de un Plan Renove para las bicicleta a nivel estatal.
- Creación de escuelas de aprendizaje para aprender a montar en bicicleta.
- Promoción de la bicicleta pública de alquiler y promoción de la bicicleta eléctrica, especialmente ante barreras orográficas.

## 6. Bibliografía.

- Arcila Garrido, M. (1998). El transporte en la Bahía, *El transporte marítimo de pasajeros en la Bahía de Cádiz*, R. Cozar et al., eds., Cádiz, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, 33-47.
- Balderas, J. y Falcón, M.A. (1987). Descoordinación de las grandes actuaciones y sus efectos en la desorganización del territorio, *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía Occidental. Bahía de Cádiz*, Cádiz, Equipo Pluridisciplinar de la Casa de Velázquez, ed., Diputación Provincial de Cádiz, 88-109.
- Ballesteros, E. (2003). Ciudad Bahía, entre la entelequia y el pragmatismo. *Periférica. Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, 98-117.
- Bravo, P. (2013) *Bicisosos*. Editorial Debate.
- Castilla Guerra, Ma. T.; Millán de la Cruz Rincón, J.; Moreno Piquero, M.; Ortega Delgado, P.; Román Rivas, M.; y Vega Pindado, P. 2011 *Patrones de movilidad en el transporte público de Andalucía*. Grupo de Estudios y Alternativas, 21 (GEA 21, S.L.), Dirección General de Transporte. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía.
- Consortio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz (2011). Memoria
- Consejería de Medio Ambiente (2004) La bicicleta como medio de transporte en Andalucía
- Del Valle, T. (1991). El espacio y el tiempo en las relaciones de género. KOBIE (Serie Antropología Cultural). Bilbao Bizkaiko Foru Aldundia-Diputación Foral de Bizkaia Nº V.
- Delgado, M. (2004). ¿Industrialización y Desindustrialización? Reflexiones en Torno a la Historia Económica de Andalucía, *La Historia de Andalucía a Debate. III. Industrialización y Desindustrialización de Andalucía*, Barcelona: Anthropos Editorial, 59-76.
- Delgado, M. y Malet, D. (2007). El espacio público como ideología. Jornadas Marx siglo XXI, Universidad de la Rioja, Logroño.
- Encuesta Domiciliaria de Movilidad (1992). Plan Director de Fomento de la Bicicleta en la Bahía de Cádiz, pendiente de aprobación.
- Encuesta Domiciliaria de Movilidad (2005). Plan Director de Fomento de la Bicicleta en la Bahía de Cádiz, pendiente de aprobación.
- Erksine, F.J. (1897). *Damas en Bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento*. Impedimenta, 2014.
- Fernández Reina, J. (2001). *La ciudad insular*.
- Foncuberta, M. (2010). Urbanismo y clases sociales en la ciudad de Cádiz. Cambios recientes. *Entelequia*, 12, 249-261.
- Florido del Corral, D., Gutiérrez Molina, J. L., y Roca Martínez, B. (2009.) *El pueblo en la calle: reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.
- Garrard, (2011) "Bikes as transport: getting Australian women along for the ride" <http://theconversation.com/bikes-as-transport-getting-australian-women-along-for-the-ride-2157>. Traducido por Herrador, V. 2011, "Bicicletas como transporte, animando a las mujeres australianas", SIBUS. En <http://bicicletas.us.es/?p=2072>
- Hemeroteca Diario de Cádiz. (2015) <http://memoriadecadiz.es/> Accedido el 30 de abril de 2015.
- Madoz, P. (1845-50). Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar.
- Marques R., Calvo, M., García A., Hernández-Herrador, V. del Moral, L. (2012). *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla*, Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (SIBUS), Universidad de Sevilla.
- Mato, J.M. (2005) Urbanismo y problemática social en Cádiz. Una aproximación histórica. *Trocadero*, 17, 163-182.
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2013) Informe Observatorio de la Movilidad Metropolitana, 2011.
- Ministerio de Fomento (2013). Atlas Digital de las Áreas Urbanas. <http://atlasau.fomento.gob.es/#l=es;v=map5>. Accedido el 24 de abril de 2015

- Parias Durán, A. y Luna del Barco, A. (2002). *Transporte y procesos urbanos en el siglo XX. Bogotá y la Bahía de Cádiz vistos con el mismo prisma*. Cuadernos del CIDS, Serie III, 4. Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social, Universidad de Colombia, Bogotá.
- Plan Andaluz de la Bicicleta (2013). Consejería de Fomento y Vivienda.
- Plan Director de Fomento de la Bicicleta en la Bahía (2013). Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz y Consejería de Fomento y Vivienda. Redactado por IMEDS, pendiente de aprobación.
- Plan General de Ordenación Urbana de Cádiz (2009)
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cádiz (2013)
- Sanz, A., Pérez, R., Fernández, T. (1999). La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte. Ministerio de Fomento
- Sanz A., Vega P. Y Mateos, M. 2014. *Las cuentas ecológicas del transporte*. Libros en acción, Madrid.
- Sanz, M. y Román, B. (2009). ¡Hagan sitio por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad. Organismo Autónomo de Parques Nacionales
- SIBUS (2014) Informe "La Bicicleta en la Universidad de Sevilla, 2012-2013. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- SIMA (2011) Censos de Población y Viviendas. Accedido el 10 de marzo de 2014. <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm>
- SIMA (2014).Fichas municipales. Accedido 20 febrero 2014
- Simo, P. "Historia de una foto", Diario de Jerez. 27/01/2013. Accedido 20 abril 2015 <http://www.diariodejerez.es/article/jerez/1447086/historia/una/foto.html>
- Tonucci, F. (2006). La ciudad de los niños ¿Por qué necesitamos de los niños para salvar las ciudades?, *Ingeniería y territorio*, Nº. 75, (Ejemplar dedicado a: La ciudad habitable), 60-67.
- <http://jerezenbici.webnode.es/>. Accedido el 2 mayo de 2014.
- <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/1594-el-rey-de-la-ciudad>. Accedido el 15 de junio de 2014
- <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/347-los-carriles-bici>. Accedido el 15 de junio de 2014
- <http://www.josejoaquinleon.es/palillero/1451-el-carril-bici-gaditano>. Accedido el 15 de junio de 2014
- [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com). Accedido el 20 de abril de 2015
- <https://es.warmshowers.org/> . Accedido el 13 de noviembre de 2014
- <https://www.couchsurfing.com/>. Accedido el 13 de noviembre de 2014
- [www.cruisesnews.es](http://www.cruisesnews.es). Accedido el 22 de enero de 2015
- [www.puertodecadiz.com](http://www.puertodecadiz.com). Accedido el 23 de enero de 2015
- <http://bikefriendly.bike/>). Accedido el 15 de diciembre de 2014
- <http://www.aida.de/kreuzfahrt/reisen-mit-aida/sport/biking.18853.html>. Accedido el 15 de diciembre de 2014

